القانون البحري الجديد

مقدمة ـ السفينة ـ اشخاص الملاحة البحرية ـ إيجار السفينة
والنقل البحرى ـ الحوادث البحرية ـ التأمين البحرى

دكتور
مصطفى كمال طه
أستاذ القانون التجاري والقانون البحري
بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
عميد كليتي الحقوق بجامعتي الإسكندرية وبيروت العربية سابقا
المحامي بالنقض

١٩٩٥


دار الجامعة الجديدة للنشر
٣٨ شارع سوتير - تليفون ٤٨٢٨-٩٩

القانون البحري الجديد

القانون البحري الجديد

مقدمة ـــ السفينة ـــ أشخاص الملاحة البحرية ـــ إيجار السفينة

والنقل البحرى ـــ الحوادث البحرية ـــ التأمين البحرى

دكتور
مصطفى كمال طه
أستاذ القانون التجاري والقانون البحري
بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
عميد كليتي الحقوق بجامعتي الإسكندرية وبيروت العربية سابقاً
المحامي بالنقض



١٩٩٥

دار الجامعة الجديدة للنشر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

وَالْعَصْرِ ﴿١﴾ إِنَّ الْإِنسَانَ لَفِي خُسْرٍ ﴿٢﴾ إِلَّا الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ وَتَوَاصَوْا بِالْحَقِّ وَتَوَاصَوْا بِالصَّبْرِ ﴿٣﴾

صدق الله العظيم

مقـــــدمة

١ - تعريف القانون البحرى وخصائصه

١ - **تعريف القـانون البحرى** : القانون البحري هو مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية . ذلك لأن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي تتعرض لها استلزمت وضع قواعد قانونية خاصة بها منذ القدم .

والقـانون البحرى بالمعنى المتقدم يشمل القواعد القانونية التى تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء فى وقت السلم أو في وقت الحرب. ويطلق على جملة هذه القواعد « القانون الدولى العام البحرى ».ومن أهم المسائل التي يعرض لها هذا القانون حرية الملاحة والبحار ، والبحر الإقليمى ، وأعالى البحار ، والحصر البحرى ، والمهربات الحربية والغنائم البحرية ، وحماية البيئة البحرية [١] .

ويتفرع عن القانون البحرى أيضا « القانون الاداري البحرى » وهو يحكم العلاقات بين الأشخاص القائمين بالاستغلال البحرى من جانب والدولة وفروعها المختلفة من جانب آخر ، كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وصلاحيتها للملاحة وبالاشراف على استخدام الملاحين وبمؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين .

ويشمل القانون البحرى ثالثا، الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية أو مايعرف «بالقانون الجنائى البحرى». ومعظم الجرائم الخاصة بالملاحة البحرية ورد في القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن .

هذه الفروع الثلاثة من القانون البحرى (القانون الدولى العام البحرى ، والقانون الادارى البحرى ، والقانون الجنائى البحرى) ينتظمها القانون البحرى العام الذى تظهر فى علاقاته بما لها من سيادة وبوصفها ممثلة للسلطة العامة. وهذا القسم من القانون البحري يخرج عن نطاق هذه الدراسة التى ستقتصر على القانون البحرى الخاص .

---

(١) انظر نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٣٨ ص٢٤٦

٢ - والقانون البحرى الخاص هو مجموع القواعد القانونية التى تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية . وهذا المعنى الخاص هو الذى يقصد عادة بكلمة « قانون بحرى » عند اطلاقها .

ودراستنا، وإن كانت ستقتصر على القانون البحرى الخاص، إلا أننا سنعرض بصفة فرعية لبعض قواعد القانون الادارى البحرى التى تتصل بالقانون البحرى الخاص اتصالا وثيقا. كما سنشير أيضا كلما لزم الأمر لأحكام القانون الجنائى البحرى التى تعتبر جزاء لقواعد القانون البحرى الخاص. أما القانون الدولى العام البحرى فمحل دراسته فى القانون الدولى العام .

٣ - على أن التفرقة بين القانون العام والقانون البحرى الخاص تفرقة لاتخلو من بعض التحكم. فالقانون البحرى ، بوجه عام ، هو قانون وسط وبيئة قبل أى شيء آخر. والقانون البحرى الخاص ، وإن كان يعني بروابط خاصة ، إلا أنه يحمل في الوقت نفسه طابع القانون العام نظراً لتدخل الدولة المستمر في أحكامه .

وهذه الظاهرة ، ظاهرة تدخل الدولة فى القانون البحرى الخاص، نلمسها بجلاء فى كثير من موضوعاته المختلفة. فملكية السفينة ، وهى ذات صلة وثيقة بجنسيتها ، تخضع لرقابة الدولة المباشرة .كما أن الدولة تتدخل فى تنظيم استخدام الملاحين وتحدد شروط هذا الاستخدام وآثاره. والربان ، وهو ممثل للمجهز ، يعتبر فى الوقت ذاته ممثلا للسلطة العامة . وعقد النقل البحرى خرج من نطاق سلطان الارادة إلى مجال التنظيم القانونى الملزم .

بيد أن هذا لا ينتقص من مكانة القانون البحرى بين فروع القانون الخاص. إذ أن ظاهرة تغلغل القانون العام فى الروابط القانونية الخاصة ليست قاصرة على القانون البحرى ، بل هى ظاهرة عامة نلمس آثارها فى القانون المدنى ذاته أهم شعب القانون الخاص وموطن القواعد العامة فى تنظيم نشاط الأفراد والهيئات الخاصة .

٤ - **ذاتية القانون البحرى** : ولما كان التقنين التجارى يعتبر فى مادته الثانية من الأعمال التجارية كل العمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية ،

فقد درج البعض على القول بأن القانون البحرى فرع من القانون التجارى ، كما جرى العرف على تسمية هذا القانون بالقانون التجارى البحرى . ولكن الحقيقة أن القانون البحرى ليس فرعا من القانون التجارى ، بل أنه يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجارى.

ذلك أن القانون البحرى وإن كان يعنى أصلا بالملاحة التجارية الخاصة بالنقل البحرى ، فإنه يسرى كذلك على ملاحة الصيد وملاحة النزهة ، وكلتاهما لا تعد عملا تجاريا.

كما أن القانون البحرى ليس مجرد تطبيق لقواعد القانون التجارى على المواد البحرية إذ أنه يتضمن أنظمة وقواعد لا نظير لها فى القانون التجارى . فالتأمين كان خاصا بالقانون البحرى وحده نظرا للمخاطر الجسيمة التى كانت تحيط بالملاحة البحرية ، وحتى بعد أن عرف التأمين البرى لايزال التأمين البحرى محتفظا بخصائصه الأصلية وأهمها التخلى أو الترك للمؤمنين . وقد كانت المخاطر البحرية سببا فى نشأة أنظمة أخرى كالخسائر المشتركة وعقد المخاطرة الجسيمة . ويتمتع الربان فى القانون البحرى بمركز قانونى خاص لا نجد له شبيها فى الحياة القانونية ويتميز به عن التابعين عامة . وفكرة مخاطر المهنة التى توجب مسئولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون مراعاة لشرط الخطأ فكرة معروفة فى القانون البحرى من قديم ولم تنفذ إلى العمل البرى إلا فى العصر الحديث . ومالك السفينة ليس مسئولا مسئولية مطلقة فى كافة أمواله بسبب الاستغلال البحرى ، بل إن مسئوليته محدودة بوجه عام. والأثبات فى المواد البحرية ليس حرا طليقا من كل قيد كما هو الشأن فى المواد التجارية ، بل إن المشرع البحرى يتطلب الإثبات الكتابى كقاعدة عامة . ويفرض القانون البحرى على ربان السفينة مساعدة السفن الأخرى التى تكون فى حالة الخطر ، وهذا الالتزام لا نظير له فى القواعد العامة . وهذه النواحى المختلفة وغيرها تبرز ما للقانون البحرى من مقومات خاصة وكيان مستقل عن القانون التجارى .

ولعل ذاتية القانون البحرى تظهر بوجه خاص فى مجال التوحيد . فالملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفى الجنسية مما

يثير كثيرا من التنازع بين القوانين . وللقضاء على هذا التنازع وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية ، وضعت معاهدات دولية بحرية تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق فى البلاد البحرية المختلفة . وبهذا التوحيد الذى تناول أغلب موضوعات القانون البحرى ، يتجلى امتياز هذا القانون عن غيره من فروع القانون الخاص حيث أخفقت كل المحاولات التى بذلت للتوحيد ٠

وقصارى القول أن القانون البحرى ليس فرعا من فروع القانون التجارى، بل هو قانون منفصل عنه له مقوماته وذاتيته التى تجعل له مكانة خاصة بين العلوم القانونية

٥- **أهمية القانون البحرى** : وتقاس أهمية دراسة القانون البحرى فى الدولة بما لها من بحرية تجارية ومدى حركة موانيها وتجارتها الخارجية . ومصر ذات موقع جغرافى ممتاز تمتد سواحلها إلى مسافات بعيدة على البحرين المتوسط والأحمر ، وتقع موانيها على خطوط ملاحة منتظمة مع البلاد الأجنبية ، ومتصلة بداخل القطر بشبكة مواصلات برية واسعة النطاق . وفى مصر قناة السويس أهم قناة ملاحية فى العالم ووسيلة الاتصال بين الشرق والغرب . هذا إلى أن مصر من البلاد الكبيرة المصدرة والمستوردة . وقد أصبح لمصر أسطول تجارى كبير يتزايد عدده يوما بعد يوم وتعمل الحكومة على دعمه وتعزيزه حتى تكون مصر قادرة على ضمان الاستيراد والتصدير عن طريق سفنها الخاصة بدلا من الاعتماد على السفن الأجنبية .

وضاعف أهمية دراسة القانون البحرى فى مصر فى الوقت الحاضر صدور التقنين البحرى المصرى الجديد بالقانون رقم ٨ لسنه ١٩٩٠ [١] وإنشاء وزارة للنقل البحرى فى سبتمبر ١٩٧١ تستهدف النهوض بقطاع الملاحة البحرية وتنمية صناعات النقل البحرى [٢].

---

(١) الجريدة الرسمية في ٣ مايو سنة ١٩٩٠ - العدد ١٨ « تابع » .

(٢) أنظر قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٨٥ لسنة ١٩٧٢ بتنظيم وزارة النقل البحري وتحديد اختصاصاتها (الجريدة الرسمية العدد ٣٥ في ٣١ أغسطس ١٩٧٢)

٢ – نطاق تطبيق القانون البحرى

٦ – يقتصر تطبيق القانون البحرى على الملاحة البحرية وحدها دون الملاحة النهرية أو الداخلية . وقد تكون الملاحة مختلطة تتم فى البحر والنهر معا مما يثير التساؤل عن القواعد التى تسرى عليها وتخضع لها.

٧ – **الملاحة البحرية – ماهيتها** : يعرّف البعض الملاحة البحرية بأنها الملاحة التى تقوم بها السفن البحرية . ذلك أن السفن البحرية لها من مظهرها الخارجى وأبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب التى تسير فى الأنهار. ويلاحظ منذ الآن أننا نستعمل لفظ «سفينة navire» للدلالة على المنشأة العائمة التى تقوم بالملاحة البحرية،ولفظ «مركب bateau» للدلالة على المنشأة العائمة التى تقوم بالملاحة الداخلية . بيد أن تعريف الملاحة البحرية بوسيلتها وأداتها غير سليم ، فمن المراكب مالا يختلف كثيرا عن السفن من حيث طريقة البناء والأبعاد والقوى المحركة وقوة الاحتمال.

والصحيح أن تعرّف الملاحة البحرية بالمكان الذى تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها. والملاحة البحرية – وفقا لهذا الضابط – هى الملاحة التى تتم فى البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التى تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها ، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التى تتم فى المياة النهرية أو الداخلية . وبهذا الضابط يأخذ التشريع والفقه والقضاء [(١)] .

ولا يكفى حصول الملاحة فى المياة البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانونى ، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة فى مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التى تكتنف السفن فى البحر [(٢)] وذلك لأن الملاحة فى الأنهار والمياه الداخلية أسهل نسبيا وأقل خطرا من الملاحة البحرية ، فضلا

(١) أنظر المادة الأولي من المرسوم اللبناني رقم ١٦٢٢٥ بتاريخ ١٣ يونيو ١٩٥٧ الخاص بتحديد الملاحة البحرية وهي تنص علي أن « الملاحة البحرية هي كل ملاحة تجري في البحر والثغور والخلجان والاقنية والأنهر المتصلة مباشرة بالبحر حتي نقطة ملوحة مياهها » . وأنظر ريبير ، القانون البحري ، الجزء الأول الطبعة الرابعة (١٩٥٠) بند ١٣٩ ، ونقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض س١٠ ص٣٩٥ رقم ٦٢ .

(٢) نقض فرنسي ١٣ يناير ١٩١٩ سيري ١٩٢٠ . ١ . ٣٤٠ .

عن أن فكرة الخطر البحرى هى التى أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية .

٨ - أقسام الملاحة البحرية حسب طول الرحلة : تنقسم الملاحة البحرية حسب طول الرحلة البحرية الى ملاحة لأعالى البحار وملاحة ساحلية •

فالملاحة لأعالى البحار [١] هى أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا . ويعرفها القانون الفرنسى (المادة ٣٧٧ من التقنين التجارى) بأنها الملاحة التى تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضى الفرنسية . ويعرفها القانون الأنجليزى (م ٤٧٢ من قانون الملاحة التجارية) بأنها الملاحة التى تجرى بين موانى انجلترا وغيرها من موانى الدول الأجنبية عدا مايقع من هذه الموانى على بحر المانش وجزيرة مان (بالبحر الأيرلندى) وموانى الشاطئ الأوربى فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسى . ويعرفها القانون اللبنانى بأنها الملاحة التى تتم خارج نطاق البحر المتوسط (م ٥ من مرسوم ١٣ يونيو ١٩٥٧ الخاص بتحديد الملاحة البحرية) . وليس فى مصر تحديد مماثل للملاحة لأعالى البحار. على أنه يمكن تعريفها بأنها الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية والموانى الأجنبية مهما كانت قريبة .

أما الملاحة الساحلية [٢] فهى الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية بعضها والبعض الأخر .

وتبدو أهمية التميز بين الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص. ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشتغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة .

وتنقسم الملاحة الساحلية بدورها قسمين : ملاحة ساحلية أهلية أو وطنية وملاحة ساحلية دولية . فالملاحة الساحلية الأهلية أو الوطنية هى التى تتم بين موانى نفس الدولة ، كالملاحة بين الأسكندرية وبور سعيد أو بين السويس والقصير ، ولاتعرف مصر إلا هذا النوع من الملاحة • والملاحة الساحلية الدولية

---

(١) - Navigation au long cours, foreign going .

(٢) - Cabotage, coasting trade (home trade) .

هى التى تحصل بين دولتين مختلفتين فالملاحة بين كاليه ودوفر تعتبر ملاحة ساحلية دولية طبقا للتشريعين الفرنسى والأنجليزى . والملاحة بين بيروت والأسكندرية تعتبر ملاحة ساحلية دولية طبقا للتشريع اللبنانى . ويحتفظ التشريع المصرى (م٢ من القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى، م ٨ من التقنين البحرى الجديد)والتشريعات عامة بالملاحة الساحلية الأهلية للسفن الوطنية .

٩ - **أقسام الملاحة البحرية حسب موضوعها:** وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها الى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة .

أما الملاحة التجارية فموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح. وهى أهم أنواع الملاحة البحرية على الأطلاق . بل أن القانون البحرى قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة . ولذلك فخضوعها لأحكام القانون البحرى ليس محلا لشبهة أو مثارا لخلاف

أما ملاحة الصيد فموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى ابتغاء للربح ، وقد انعقد الأجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحرى (١) لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التى تحيط بالملاحة التجارية ، ولو أن الصيد لايعد بذاته عملا تجاريا بوصفه من الأعمال الاستخراجية •

أما ملاحة النزهة ، وتلحق بها الملاحة العلمية ، فقد ذهب رأى إلى أن القانون البحرى لا يسرى عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقا . ومع ذلك فقد استقر الرأى على خضوع هذه الملاحة أيضا لأحكام القانون البحرى كالملاحة التجارية سواء بسواء ، لأن طبيعة الملاحة واحدة فى الحالتين ، ولأن ملاحة النزهة تتعرض لما يكتنف الملاحة التجارية من أخطار (٢) .

والخلاصة أن القانون البحرى يسرى على الملاحة البحرية أيا كان

---

(١) نقض فرنسي ٢٩ يناير ١٩١٢ دالوز ١٩١٣ ١ . ٤٨٥

(٢) ريبير ، القانون البحري ، الجزء الأول الطبعة الرابعة (١٩٥٠) بند ١٧٢ ، نقض فرنسي ١٩ فبراير ١٩١٣ دالور ١٩١٤ - ١ - ٣٢١ . اسكندريه التجاريه الجزئية ١٤ سبتمبر ١٩٤١ محاماة س٢٢ ص١٤٨

موضوعها والغرض منها سواء أكانت ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة . هذا وتقضى كافة التشريعات الحديثة بسريان أحكام القانون البحرى على السفن أيا كان نوعها وأيا كان القصد من الملاحة . كما تنص المادة الأولى من التقنين البحرى المصرى الجديد صراحة على أن السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف الى الربح .

ويلاحظ أن أنواع الملاحة المتقدم ذكرها (الملاحة التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة) تندرج فيما يسمى بالملاحة الرئيسية ، تمييزا لها عن الملاحة المساعدة أو التبعية التى لا تهدف بذاتها إلى تحقيق غرض من هذه الأغراض الثلاثة ، ولكنها لازمة وضرورية للمعاونة فى تحقيقه كالملاحة التى تقوم بها سفن الأرشاد البحرى وسفن القطر والأنقاذ ، وهى تعد ملاحة بحرية تطبق عليها قواعد القانون البحرى.

١٠ - **الملاحة البحرية العامة** : نقصد بالملاحة العامة الملاحة التى تقوم بها السفن الحربية ، والسفن التى تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كاليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الأطفاء وسفن التعليم . وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحرى ولا تنطبق عليه أحكامه (م ٢ فى القانون رقم ٨ لسنه ١٩٩٠)[١] وتتمتع السفن العامة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ . إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائى أيا كان . غير أنه يحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة فى الدولة مالكة السفينة أو التى تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك : (١) فى الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى أوغيره من حوادث الملاحة (٢) وفى الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة

---

(١) عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص ، كما في أحكام التصادم (م٢٩٣) وأحكام الانقاذ (٣٠٣) التي تنطبق على السفن ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة

والأنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة (٣) وفى الدعاوى الناشئة عن الأصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة . وتسرى هذه القواعد نفسها على الشحنات التى تملكها إحدى الحكومات والتى تنقل على السفن سالفة الذكر .

١١ - **الملاحة النهرية أو الداخلية - نظامها القانونى** : الملاحة النهرية أو الداخلية هى التى تتم فى الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية، على عكس الملاحة البحرية التى تتم فى البحر . وتنص المادة الأولى فقرة ١ من القانون رقم ١٠ الصادر فى ٢٥ يناير ١٩٥٦ المعدل بالقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٦٢ فى شأن الملاحة الداخلية على أنه « فى تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالمياه الداخلية البحيرات وقناه السويس والنيل والترع والمصارف العامة ومياه الحياض . ويقصد بالمركب كل منشأة عائمة آلية أو غير آليه تسير أو تستقر فى المياه الداخلية لأى غرض كان عدا العائمات المستعملة للرسو فقط كالبراطيم والمراسى وغيرها » .

ولا تنطبق قواعد القانون البحرى على الملاحة الداخلية ، وإنما تحكم هذه الملاحة القواعد القانونية العامة ، كما تسرى على النقل النهرى بوجه خاص نصوص التقنين التجارى الخاصة بالنقل البرى والواردة فى المواد من ٩٠ الى ١٠٤ كما هو صريح نص المادة ١٠١ تجارى[1] . أما القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ سالف الذكر فلم يتعرض إلا للناحية الإدارية فحسب من حيث ترخيص الملاحة والرسوم المستحقة وفحص المراكب فحصا فنيا وتحديد خطوط الشحن لها وعدد ومؤهلات طاقمها للمحافظة على سلامة الأرواح والأموال .

على أن سريان القواعد القانونية العامة والقواعد المتعلقة بالنقل البرى على الملاحة الداخلية ينبنى عليه اخضاعها لقواعد لا تتفق مع طبيعتها . وتذهب بعض البلاد كألمانيا وبلجيكا وهولندا وأيطاليا وأمريكا إلى تنظيم الملاحة الداخلية تنظيما خاصا وتضع لها أحكاما تماثل إلى حد بعيد أحكام القانون

(١) اسكندرية الابتدائية أول نوفمبر ١٩٤١ محاماه س٢٦ ص٢٧٠ ، استئناف مختلط ١٠ مارس ١٩٤٧ بلتان ٦٠ ص٨٣ ، والأحكام المشار اليها في «أصول القانون البحرى» للمؤلف هامش ص٢٥ ، ٢٦.

البحرى . والمأمول أن يتدخل المشرع المصرى لتنظيم الملاحة الداخلية تنظيما قانونيا خاصا بها مقتبسا من قواعد القانون البحرى نظرا لما لهذه الملاحة من أهمية قصوى فى الاقتصاد القومى المصرى ولما بينها وبين الملاحة البحرية من كبير الشبه .

١٢ - **الملاحة المختلطة** : الملاحة المختلطة هى التى تتم فى البحر والنهر معا كالملاحة بين باريس ولندن . فهل يعتبر هذا النوع من الملاحة ملاحة بحرية تسرى عليها أحكام القانون البحرى ، أم ملاحة داخلية تخضع لأحكام القانون المدنى والتجارى ؟

قد يقال إن الملاحة تكون بحرية فى جزئها الخاص بالبحر ، ونهرية فى جزئها الخاص بالنهر . بيد أن هذا القول معيب لأنه يخضع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين وهو ما يؤدى إلى كثير من الصعوبات العملية . ولذلك استقر الرأى على أن العبرة فى تحديد صفة الملاحة إنما هى بالملاحة الأكثر أهمية وأن الملاحة الرئيسية تجر وراءها الملاحة التبعية أو الفرعية وتكسبها صفتها عملا بقاعدة الفرع يتبع الأصل . ومن ثم تطبق أحكام القانون البحرى على السفينة التى تقوم بالملاحة البحرية اذا ما اجتازت المياه الداخلية للوصول الى ميناء نهرى . وعلى العكس من ذلك لا تطبق أحكام القانون البحرى بل تسرى قواعد القانون المدنى والتجارى على المركب التى تقوم بالملاحة الداخلية اذا عبرت المياه البحرية للوصول ميناء المصب .

٣ - تاريخ القانون البحرى

١٣ - القانون البحرى قانون عتيق نبت فى العصور القديمة منذ أن عرف الناس البحر وتطور على مر الأيام حتى وصل إلينا بصورته الحالية . ويمكن تقسيم دراسة تاريخ القانون البحرى الى ثلاثة عصور هى : العصر القديم ، والعصر الوسيط والعصر الحديث .

١٤ - **العصر القديم** : يمكن رد نشأة القانون البحرى إلى القواعد والعادات التى تكونت خلال العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص وبين

مصر واقليم بونت الذى يقع فى الجنوب عند مدحل البحر الأحمر ٠ على أنه لم يصل إلينا شئ عن هذه القواعد والعادات

أما الآثار الأولى للقانون البحرى التى وصلت إلينا فترجع إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخا حافلا فى الملاحة والتجارة . فقد سيطر الفينيقيون على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة فى نواحيه المختلفة أهمها المستعمرة التى أقاموها فى جزيرة رودس . وقد خلّف لنا الفينيقيون نظام الرمى فى البحر . ويتحصل هذا النظام فى أن الربان اذا قام برمى بضاعة فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وأنقاذها من الخطر الذى يهددها كان لصاحب البضاعة الرجوع بالتعويض على الربان وباقى الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية . وهذا النظام هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة .

وترك لنا الأغريق نظاما آخر هو قرض المخاطر الجسيمة . ويتحصل فى أن شخصا يقرض الربان المبلغ اللازم للرسالة البحرية حتى إذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض مبلغ القرض واشترك فى الأرباح البحرية . أما إذا غرقت السفينة ضاعت على المقرض نقوده ولم يكن له أن يطالب بشئ . والقرض البحرى هو أصل نظام التأمين البحرى .

ولم يكن للرومان دور أصيل فى القانون البحرى كالدور الذى قاموا به فى تطوير القانون المدنى . لأنهم كانوا يعتبرون التجارة برية أو بحرية مهنة لاتليق بهم فمارسها الأجانب والرقيق والعتقاء ومع ذلك يرجع إلى الرومان الفضل فى تقرير النيابةبين مجهز السفينة وربانها خروجا على القواعد العامة في القانون الروماني التي لاتجيز النيابة في العقود . فإذا تعاقد الربان مع الغير انصرفت الالتزامات الناشئة عن العقد إلي المجهز وجاز للغير الرجوع مباشرة عليه.

١٥ – **العصر الوسيط**: برز شأن الملاحة البحرية فى العصور الوسطى بفضل العرب. كما أعقب الحروب الصليبية حركة واسعة النطاق بين الشرق والغرب ازدهرت فيها الموانى الإيطالية.وزاد الاهتمام بالملاحة البحرية كذلك فى دول أوربا الغربية حيث ظهرت موان هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق. وكان لكل منطقة بحرية عادات وتقاليد حاصة بها دوّنت فى مجموعات أهمها

أربع :

(أ) قنصلية البحر Consulat de la mer وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التى كانت متبعة فى الحوض الغربى للبحر المتوسط.

(ب) قواعد أوليرن Rôles d'Oléron وترجع إلى القرن الثانى عشر وتشتمل على الأحكام البحرية التى كانت سارية فى موانى غرب أوربا.

(ج) مجموعة وسبى Recueil de wisby وتضم العادات البحرية التى كانت مطبقة فى منطقة بحر البلطيق.

(د) مرشد البحر Guidon de la mer ووضعت فى روان بفرنسا فى القرن السادس عشر وتشتمل على قواعد مفصلة للتأمين البحرى.

١٦ - **العصرالحديث** : شهدت العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وازدهارها وارتقاء وسائلها الفنية ، وظهرت الحاجة ماسة إلى تقنين قواعد القانون البحرى ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها ، فأصدر لويس الرابع عشر سنة ١٦٨١ قانونا خاصا بالبحرية Ordonnance sur la Marine جمع قواعد القانون البحرى سواء منها ماتعلق بالقانون العام أو القانون الخاص.

ولما نشبت الثورة الفرنسية عام ١٨٧٩ أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام شامل للقانون المدنى وآخرللقانون التجارى . فشكلت لجنة لوضع التقنين التجارى أتمت عملها سنة ١٨٠١ . ولكن التقنين لم يصدر إلا عام ١٨٠٧ لينفذ ابتداء من أول يناير سنة ١٨٠٨ . ويتضمن الكتاب الثانى من التقنين التجارى قواعد التجارة البحرية فى المواد من ١٩٠ إلى ٤٣٦ . وهذا الكتاب يكاد يكون ترديدا للقانون الخاص بالبحرية الصادر سنة ١٦٨١ . وقد كان لهذا التقنين تأثيره الكبير فى البلاد الأخرى ، ومنها مصر التى اصدرت قانون التجارة البحرى المختلط سنة ١٨٧٥ وقانون التجارة البحرى الأهلى فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وكلاهما صورة طبق الأصل من الكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرسى مما يمكن معه اعتبار تاريخ القانون البحرى الفرنسى تاريخا للقانون البحرى المصرى

٤ - مصادر القانون البحرى

١٧ - للقانون البحرى ، كغيره من فروع القانون الخاص ، أربعة مصادر. وهى حسب تدرجها من حيث الأولوية فى التطبيق : التشريع ، والعرف ، والقضاء ، والفقه.

١٨ - **التشريع** : كان النص التشريعى الرئيسى فى المواد البحرية هو التقنين البحرى الصادر بالأمر العالى المؤرخ ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وهو مؤلف من أربعة عشر فصلا موزعة فى ٢٧٥ مادة .

وهذا التقنين ، كما ذكرنا ، صورة طبق الأصل من الكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ ، وهذا الأخير منقول نقلا يكاد يكون تاما عن القانون الفرنسى الذى وضع سنة ١٦٨١ ، أى أن نصوص التقنين البحرى المصرى كانت ترجع فى أصلها إلى القرن السابع عشر . وليس من شك فى أن تشريعا وضع لينظم الملاحة البحرية حينما كانت تقوم بها سفن صغيرة الحجم تسير بقوة الرياح لا يصلح لتنظيم هذه الملاحة بعد أن تطورت أدواتها وأساليبها فأصبحت تقوم بها سفن ضخمة تصنع من الحديد والصلب وتسير بقوة البخار بل وبقوة الذرة .

ولم يفت هذا على أولى الأمر فتألفت فى سنة ١٩٣٢ لجنة لتعديل القانون البحرى المصرى انتهت إلى وضع مشروع تمهيدى للتقنين البحرى سنة ١٩٣٥ . وتألفت أيضا سنة ١٩٣٢ لجنة أخرى لفحص معاهدات الملاحة البحرية والنظر فى أمر انضمام مصر اليها . ثم صدر قرار مجلس الوزراء فى ٢٧ فبراير سنة ١٩٣٥ بضم اللجنتين وإدماجهما فى لجنة واحدة لما بين عملها من تداخل. واستمرت اللجنة فى عملها وانتهت الى وضع مشروع للتقنين البحرى فى ٩ يونيه سنة ١٩٥١ .

ثم شكلت بعد ذلك لجنة لوضع تقنين بحرى أفرغت نتائج أعمالها فى مشروع جديد سنة ١٩٦٤ ، أعيد تنقيحه مرة ثانية وقدم الى مجلس الشعب سنة ١٩٧٨ . وتم تشكيل لجنة فى ١٩ أكتوبر ١٩٧٩ لدراسة هذا المشروع من بين أعضاء اللجنة التشريعية بمجلس الشعب وضمت بعض أساتذة القانون

البحرى فى الجامعات المصرية٠وكانت هذه اللجنة هى الفرصة الأولى التى أتيح لنا فيها الاطلاع على المشروع وابداء ملاحظاتنا عليه وعلى مواده . وفى ٦ فبراير سنة ١٩٨٢ استردت وزارة العدل مشروع القانون لإعادة صياغته على ضوء ملاحظات اللجنة .

ثم أعدت صيغة جديدة لمشروع القانون أهملت كثيرا من الملاحظات الهامة التى أبديناها من قبل وأغفلت التعديلات التى أدخلت على المشروع السابق فى لجنة مجلس الشعب لسنة ١٩٧٩ . وقدم المشروع الى مجلس الشعب فى يناير سنة ١٩٩٠ فتم إقراره على عجل ٠

وصدر فى ٢٢ ابريل سنة ١٩٩٠ القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ باصدار قانون التجارة البحرية . ونصت المادة الأولى منه على الغاء قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ . ونصت المادة الثالثة من قانون الأصدار على أن « ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره » ولماكان قانون التجارة البحرية قد نشر فى الجريدة الرسمية فى ٣ مايو سنة ١٩٩٠ [١] فإن العمل بأحكامه بدأ اعتبارا من ٣ نوفمبر سنة ١٩٩٠ . هذا ، وقد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٢ لسنة ١٩٩٠ وهو ينص فى مادته الأولى على أن يكون وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى هو الوزير المختص وأن تعتبر مصلحة الموانى والمنائر الجهة الإدارية المختصة فى تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى [٢] .

وقد تضمن القانون الجديد أربعمائة مادة موزعة فى خمسة أبواب على النحو الآتى :

الباب الأول – فى السفينة (المواد من ١ الى ٧٧) .
الباب الثانى – فى أشخاص الملاحة البحرية (المواد من ٧٨ الى ١٥١).
الباب الثالث – فى استغلال السفينة (المواد من ١٥٢ الى ٢٩١) .
الباب الرابع – فى الحوادث البحرية (المواد من ٢٩٢ إلى ٣٣٩) .
الباب الخامس – فى التأمين البحرى (المواد من ٣٤٠ الى ٤٠٠) .

(١) الجريدة الرسمية في ٣ مايو سنة ١٩٩٠ – العدد ١٨ «تابع» .
(٢) الجريدة الرسمية العدد ٣٢ في ٩ أغسطس ١٩٩٠ .

وكان المشرع المصرى - فى ظل التقنين البحرى الملغى - قد أصدر عدة تشريعات خاصة فى شأن تنظيم الملاحة البحرية وأبقى عليها التقنين البحرى الجديد بالنص فى المادة الأولى من قانون الأصدار على أنه « مع مراعاة القوانين والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣». وأهم هذه التشريعات الخاصة :

١ - القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن . وقد حل محل القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ .

٢ - القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن . وقد حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الذى كان قد حل بدوره محل القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠ .

٣ - القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات واعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن ، وقد حل محل القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠ .

٤ - القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الأرشاد بميناءى الأسكندرية والدخيلة. وقد حل محل القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ بتنظيم الأرشاد بميناء الأسكندرية الذى حل بدوره محل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨.

٥ - القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية معدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

٦ - القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ فى شأن تنظيم إرشاد السفن فى ميناء السويس .

٧ - القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى .

٨ - القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام البحرى.

يضاف الى هذه التشريعات القوانين المتعددة التى صدرت بالموافقة على كثير من معاهدات الملاحة الدولية كما سيأتى بيانه.

ويلاحظ أنه اذا لم توجد قاعدة بحرية خاصة ، تطبق أحكام القانون المدنى باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص وموطن القواعد العامة فى تنظيم نشاط الأفراد . على أن أحكام القانون المدنى لاتنطبق حتما فى المواد البحرية كلما خلا القانون البحرى من أحكام خاصة ، بل يشترط لتطبيقها أن تكون متفقة تماما مع مبادئ القانون البحرى وقواعده الخاصة ، وذلك لما يتمتع به القانون البحرى من ذاتية واستقلال.

١٩ - **العرف والعادات** : للعرف دور هام فى القانون البحرى يرجع الى قلة النصوص التشريعية فى نطاق هذا القانون وعجزها عن ملاحقة حاجيات الملاحة والتجارة البحرية المتجددة . وإذا كان الثابت أن العرف أقل قوة من التشريع فلا يمكن أن يصل الى الغاء نص تشريعى قائم ، فقد توصل العرف البحرى مع ذلك الى الغاء بعض النصوص التشريعية . من ذلك أن العرف البحرى جرى على تحرير سند الشحن من نسختين أو ثلاث على خلاف ما كان يقضى به نص المادة ١٠٠ من التقنين البحرى الملغى من وجوب كتابة سند الشحن من أربع نسخ أصلية على الأقل .

وإلى جانب العرف توجد عادات بحرية تستمد قوتها من اتجاه نية الأفراد إلى الأخذ بها صراحة أو ضمنا . وهذه العادات إما أن تكون دولية يعمل بمقتضاها فى البلاد البحرية المختلفة ، وإما أن تكون عامة تسرى فى كل موانى الدولة ، وإما أن تكون محلية يجرى حكمها فى ميناء معين . ويحيل المشرع الى حكم العادة فى مواطن عدة . من ذلك أنه اذا لم يتفق فى عقد ايجار السفينه بالرحلة أوفى عقد النقل البحرى على ميعاد معين للشحن أو التفريغ فيتبع حكم العادة فى الميناء (م ١٨٢ ق ٨ لسنة ١٩٩٠) .

٢٠ - **القضاء والفقه** : التشريع والعرف مصدران ملزمان يتعين على القاضى أن يلجأ اليهما لاستخلاص القواعد القانونية . أما القضاء والفقه فهما من المصادر التفسيرية التى يستأنس بها القاضى عند الفصل فيما يعرض عليه

من منازعات وفى تفسير القواعد القانونية .

ولما كانت نصوص التقنين البحرى (الملغى) قد أصبحت قديمة لاتنسجم وتطور الملاحة البحرية فضلا عما بدا من نقص التشريع البحرى فى نواح كثيرة متعددة ، فقد بذل كل من القضاء والفقه جهدا كبيرا فى تفسير النصوص وتكملة النقص واستنباط الحلول للمسائل التى لم يعرض لها المشرع. وهذا ما يفسر المنزلة الكبيرة التى يحتلها كل من القضاء والفقه فى المواد البحرية، وأثرهما الظاهر فى تكوين قواعد القانون البحرى.

ولا نقصد بالقضاء والفقه ، كمصدرين من مصادر القانون البحرى ، القضاء والفقه المصريين فحسب ، بل القضاء والفقه الأجنبيين أيضا ، نظرا لما يتسم به القانون البحرى من صفة دولية ظاهرة .

وللفقه دور كبير في تطوير القانون البحرى . ومن الملاحظ فى العصر الحديث نشاط حركة الفقه البحرى المقارن واتجاهها نحو توحيد القانون البحرى. وقد أتت هذه الحركة بأطيب الثمرات ، وكان من نتيجتها عقد معاهدات الملاحة البحرية وتوحيد معظم قواعد القانون البحرى.

٥ – توحيد القانون البحرى[1]

٢١ – **ضرورة توحيد القانون البحرى** : تتميز الروابط القانونية التى ينظمها القانون البحرى بأنها تتضمن فى غالب الأحيان عنصرا أجنبيا كثيرا ما يثير التنازع بين القوانين ، نظرا لأن الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفى الجنسية .

ولما كانت للسفينة جنسية معينة تتحدد بالعلم الذى ترفعه ، فقد ذهب البعض إلى الأخذ بقانون جنسية السفينة أى قانون العلم [2] فى حل معظم

(١) أنظر مقال المؤلف « التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ » في المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد الثانى سنة ١٩٥٢ ، ص٦٧ ومابعدها .
ومقالاً ثانيا في التوحيد الدولى للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ فى المجلة المصرية للقانون الدولى ، العدد ١٤ سنة ١٩٥٨ . ص٥٨ – ١٠٤ .

(٢) - Loi du pavillon, Law of the flag .

حالات التنازع الى تنشأ عن الاستغلال البحرى .

ولا شك فى أن تطبيق قانون العلم ضرورة لا مفر منها اذا كانت السفينة فى عرض البحر وهولا يخضع لسلطة ذات سيادة ، كما يجب تطبيقه أيضا اذا كانت السفينة فى أحد الموانى أو فى المياه الإقليمية كلما قضت قواعد الإسناد بتطبيق قانون الجنسية أو قانون موقع المال ، لأن السفينة تعتبر جزءا من إقليم الدولة التى ترفع علمها .

على أن الأخذ بقانون العلم فى حل تنازع القوانين لم يسلم من النقد . فهو لا يسمح فى كثير من الأحيان بمعرفة القانون الذى سيحكم العلاقة القانونية منذ البداية . كما أنه لا يمكن أن يحل التنازع اذا دخلت سفن مختلفة الجنسية فى العلاقة كما هو الشأن فى التصادم والمساعدة البحرية .

ولذلك اتجه التفكير الى توحيد قواعد القانون البحرى ابتغاء القضاء على حالات التنازع وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية .

٢٢ - **طرق توحيد القانون البحرى** : واتبعت في توحيد القانون البحرى طرق ثلاث :

١ - **الأولى** : هى وضع قواعد اتفاقية موحدة للأخذ بها فى العقود البحرية محل النصوص الوطنية حيثما تكون هذه النصوص مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين . وقد التزمت هذه الطريقة جمعية القانون الدولى ، فوضعت قواعد يورك وأنفرس فى مادة الخسارات المشتركة التى عدلت بضعة مرات آخرها فى مؤتمر امستردام سنة ١٩٥٠ كما وضعت فى مؤتمرها بفارسوفيا سنة ١٩٢٨ قواعد البيع البحرى « سيف C.I.F. » (وقد عدلت فى أكسفورد ١٩٣٢) .

وعيب هذه الطريقة أنها تتطلب لتطبيق القاعدة القانونية تراضى الأطراف على الأخذ بها فليس ثمة ما يمنع من رفض بعض ذوى الشأن لها اذا لم تكن فى صالحهم كما حدث بالنسبة الى قواعد لاهاى المشهورة فى سندات الشحن التي وضعت سنة ١٩٢١ والتى لاقت معارضة عنيفة من جانب المجهزين مما تطلب وضعها فى معاهدة دولية هى معاهدة سندات الشحن سنة ١٩٢٤

٢ - وتنحصر الطريقة الثانية فى عقد معاهدات دولية واجبة التطبيق فى حالة تنازع القوانين أى عندما ينتمى ذوو الشأن إلى الدول المتعاقدة المختلفة . ومن شأن هذه الطريقة ملافاة عيب الطريقة الأولى ، إذ لا يتوقف تطبيق أحكام المعاهدة على موافقة ذوى الشأن . كما أن هذه الأحكام تسرى ولو وجدت قواعد داخلية آمرة معارضة ٠ وقد اتبعت هذه الطريقة فى مؤتمر بروكسل الدبلوماسى الذى انتهى إلى وضع ثمانى عشر معاهدة كبرى هامة سنعرض لها فيما بعد .

على أن هذه الطريقة ، وإن كان من شأنها القضاء على التنازع بين القوانين ، إلا أنه يؤخذ عليها أنها تؤدى إلى ازدواج التشريع فى مادة واحدة واختلاف الأحكام التى تنظم العلاقات الوطنية أو الداخلية عن تلك التى تسرى على العلاقات الأجنبية أو الدولية . هذا الى مايشوب هذه الطريقة من تعقيد ، فاذا كان بعض أطراف العلاقة القانونية تابعا لدول متعاقدة والبعض الآخر تابعا لدول غير متعاقدة وجب قصر تطبيق أحكام المعاهدة على رعايا الدول المتعاقدة وتطبيق القانون الذى ترشده عنه قاعدة الأسناد على الآخرين مما يؤدى إلى تعدد القواعد الواجبة التطبيق فى نزاع واحد . وأخيرا فإنه ليس من السهل تحديد اختصاص المعاهدة والأحوال التى يجب أن تطبق فيها أحكامها ، ذلك أن تحديد الصفة الدولية للعلاقة القانونية من المسائل الدقيقة التى يختلف فيها الضابط باختلاف البلاد .

٣ - والطريقة المثلى لتوحيد قواعد القانون البحرى إنما هى فى توحيد التشريعات الوطنية وذلك بعقد معاهدات دولية تتضمن قانونا موحدا يحل محل التشريع الوطنى . وهذه هى الطريقة التى اتبعت فى المعاهدات المتعلقة بالعمل البحرى وفى توحيد قواعد الأوراق التجارية . وأوصى مؤتمر بروكسل فى المعاهدات التى وضعها باتباع هذه الطريقة ولكنه لم يجسر على فرضها . على أن كثيرا من الدول كبلجيكا واليونان وسويسرا وفرنسا قد عدلت تشريعها الداخلى بما يتفق وأحكام المعاهدات البحرية . وصدر فى مصر القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، وهو صورة طبق الأصل من معاهدة بروكسل المعقودة سنة ١٩٣٦ . كما أن التقنين البحرى المصرى استمد

أكثر نصوصه من أحكام المعاهدات الدولية .

٢٣ - **معاهدات بروكسل** : تألفت فى انفرس ببلجيكا سنة ١٨٩٧ هيئة خاصة هى اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International تقوم بدراسة المشروعات التى تعدها الجمعيات الوطنية للقانون البحرى فى كل دولة وتضع نصوص مشروع معاهدة ثم تطلب بعدئذ من الحكومة البلجيكية عقد مؤتمر دبلوماسى فى بروكسل تدعى إليه الدول البحرية . وقد انعقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسى عدة مرات وانتهى إلى وضع عدة معاهدات كبرى هامة هى :

١ - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والمعقودة فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ .

٢ - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والأنقاذ البحرى والمبرمة فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ . وقد وقع فى بروكسل بتاريخ ٢٢ فبراير ١٩٦٧ على بروتوكول معدل لهذه المعاهدة انضمت اليه مصر فى ٣٠ يونيه ١٩٧٣ .

٣ - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن والمبرمة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ ولم تنضم مصر الى هذه المعاهدة . وقد الغيت هذه المعاهدة وحلت محلها المعاهدة المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . وحلت محل المعاهدة الثانية معاهده لندن المبرمة فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية والتى انضمت اليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ وأصبحت نافذة فى مصر اعتبارا من أول يوليو سنة ١٩٨٨ .

٤ - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات

الشحن والمبرمة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وصدر المرسوم باصدارها فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ ونص فيه على العمل بها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ . وقد وقع فى بروكسل بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ على بروتوكول بتعديل بعض أحكام معاهدة سندات الشحن ، وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢ بالموافقة عليه ، وصدر قرار نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية بنشره والعمل به اعتبارا من ٢٠ ابريل ١٩٨٣ . وقد حلت محل معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها معاهدة هامبورج المبرمة فى مارس ١٩٧٨ .

٥ - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية ، والمعقودة فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ . ولم تنضم مصر الى هذه المعاهدة ، ولكنها أخذت بأحكامها فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية . وقد حلت محل هذه المعاهدة معاهدة ثانية مبرمة فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ . ثم أبرمت اتفاقية جديدة بشأن الامتيازات والرهون البحرية فى ٦ مايو ١٩٩٣ فى جنيف .

٦ - المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الحكومات والمعقودة فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها الموقع بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ . وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٤٢ فى ١٨ مايو سنة ١٩٥٨ بالموافقة على انضمام مصر اليها .

٧ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ وصدر قرار وزير الخارجية فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٥٥ بنشرها وتنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

٨ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مادة التصادم والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥ وصدر قرار وزير الخارجية

بنشرها وبتنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

٩ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن والموقع عليها فى بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ . ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ . وصدر قرار وزير الخارجيه بنشرها وتنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

١٠ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن والمبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . وقد حلت محل المعاهدة المبرمة فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . ووفق على انضمام مصر اليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ وصدر قرار وزير الخارجية فى ٢٤ مارس سنة ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتبارا من ٣١ مايو سنة ١٩٦٨ ، وقد انسحبت مصر من هذه الأتفاقية اعتبارا من ٨ مايو ١٩٨٥ [١] وحلت محلها معاهده لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية والتى انضمت اليها مصر كما تقدم ٠

١١ - المعاهدة الدولية الخاصة بالركاب المتسللين والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ .

١٢ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر والمبرمة فى بروكسل فى ٢٩ أبريل سنة ١٩٦١ . وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة عليها مع التحفظ بشرط التصديق . وصدر قرار وزير الخارجية فى ٩ يونيه ١٩٦٨ بنشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتبارا من ٤ يونيو ١٩٦٥ . وقد أبرمت معاهدة جديدة فى أثينا فى ١٧ ديسمبر ١٩٧٤ متعلقة بنقل الركاب وأمتعهم بطريق البحر .

١٣ - المعاهدة المتعلقة بمسئولية مستغلى السفن الذرية والمبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ .

١٤ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر والمبرمة فى بروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ .

---

(١) انظر النشرة الفصلية للجنة البحرية الدولية (يونيو ١٩٨٤) .

١٥ - المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية والمبرمة فى بروكسل فى ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ . وقد حلت محل المعاهدة المبرمة فى ١٠ ابريل ١٩٢٦ . وقد ألغيت هذه المعاهدة وحلت محلها معاهدة جنيف بشأن الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ .

١٦ - المعاهدة الدولية الخاصة بشهر الحقوق المتعلقة بالسفن قيد الأنشاء والمبرمة ببروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ وقد انضمت اليها مصر فى ٣٠ يونيو ١٩٧٣ .

١٧ - المعاهدة الدولية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى الحوادث التى تستتبع أو يمكن أن تستتبع التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ ، ودخلت دور النفاذ فى ٦ مايو ١٩٧٥ .

١٨ - المعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ ، وبدأ نفاذها فى ١٩ يونيو ١٩٧٥ ، وعدلت بالبروتوكول الموقع فى لندن فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ ، وصدر قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ بالموافقة عليها .

١٩ - المعاهدة الدولية الخاصة بأنشاء صندوق دولى لتعويض الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١ ، وبدأ نفاذها فى ١٦ أكتوبر ١٩٧٨ .

٢٠ - المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحرى للمواد النووية والموقعة فى بروكسل بتاريخ ١٨ ديسمبر ١٩٧١ وبدأ نفاذها فى ١٥ يوليو ١٩٧٥ .

ومعاهدات بروكسل سالفة الذكر ذات أهمية جوهرية في دراسة القانون البحرى . فالجانب الأكبر من القانون البحرى أصبح يخضع لقواعد موحدة فى كل بلاد العالم ، وكثير من التشريعات الوطنية أخذ بأحكام معاهدات بروكسل فى القانون الداخلى .

ويلاحظ أن تعديل هذه المعاهدات الدولية ينطوى على عيب جسيم . فاذا

كانت هناك معاهدتان دوليتان تتناولان نفس الموضوع كما فى تحديد مسئولية ملاك السفن وحقوق الامتيازات البحرية ، أو إذا تعدلت المعاهدة في بعض أحكامها كما في معاهدة سندات الشحن ، فإن التصديقات الواردة على هذه وتلك والتى لم تصدر من نفس الدول تثير تنازعا يفقد التوحيد كل قيمته .

٢٤ - معاهدات دولية أخرى :

ولقد كرست اللجنة البحرية جهودها سنوات عديدة لتوحيد قواعد القانون البحري ، بل كانت لزمن طويل الجهاز الوحيد للتوحيد في مجال القانون البحري الخاص ، ويرجع إليها الفضل في وضع معاهدات بروكسل سالفة الذكر .

على أن اللجنة البحرية أخذت تفقد تدريجيا دورها في توحيد القانون البحري الخاص لظهور هيئات أخري أنشأتها هيئة الأمم المتحدة للقيام بمهمة توحيد القانون البحرى نذكر منها المنظمة البحرية الدولية Imo من جهة ، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية Unctad من جهة أخري . وقد استمرت هاتان الهيئتان في العمل الذي كانت تقوم به اللجنة البحرية الدولية مع تمتعهما بسلطة اتخاذ القرارات ، وهي سلطة كانت اللجنة البحرية الدولية محرومة منها .

وكان للمنظمة البحرية الدولية الفضل في ابرام اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر في ١٣ ديسمبر ١٩٧٤ ، واتفاقية لندن الموقعة في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ بشأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية وقد وضعت لتحل محل معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد المسئولية لعام ١٩٥٧ .

ثم أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في ٣١ مارس ١٩٧٨ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لتحل محل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ . وانضمت إليها مصر بمقتضي القرار الجمهوري رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ ، ودخلت دور النفاذ في نوفمبر سنة ١٩٩٢ .

وأبرمت بعد ذلك تحت مظلة الأمم المتحدة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل

الدولي المتـعـدد الوسـائط في جنيف في ٢٤ مـايو ١٩٨٠ ، ولم تدخل هذه الاتفاقية نطاق التنفيذ بعد .

وتوجد معاهدات واتفاقيات دولية أخري متعلقة بالملاحة البحرية وخاصة بوليس الملاحة والعمل البحري وسلامة الأرواح فى البحار والأنوار والعلامات والاتصالات والحمولة وحماية البيئة البحرية من التلوث نذكر منها علي سبيل المثال : المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار الموقع عليها بلندن فى ١٧ يونيو ١٩٦٠ والتي ووفق عليـها في مـصر بالقـرار الجمـهـوري رقم ٨٩١ لسنة ١٩٦٥ وصدر قرار وزير الخارجية في ٦ أكتوبر ١٩٦٥ بنشرها والعمل بها ، وقد حلت محلها المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمـهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١ . ونذكر أيضا المعاهدة الخاصة بخطوط الشحن الموقع عليها بلندن سنة ١٩٦٦ وووفق عليها بقـرار رئيس الجـمـهـورية رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٦٨ ، وقد حلت محل المعاهدة الموقعة سنة ١٩٣٠ ، والمعاهدة الدولية الخاصة بانشاء منظمة دولية استشارية للمـلاحة البحرية والموقعة بجنيف في ٦ مارس ١٩٤٨ والتي ووفق عليـها في مصر بالقانون رقم ٤٦٠ لسنة ١٩٥٣ ثم أصبحت المنظمة البحرية الدولية بعد ذلك ، والقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار التي اعتـمدها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن سنة ١٩٦٠ ووفق عليها في مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٨٦ لسنة ١٩٦٣ .

ونذكر أيضا المعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت الموقعة بلندن سنة ١٩٥٤ والمعدلة في ١٣ ابريل سنة ١٩٦٢ وصـدر قـرار رئيس الجـمـهـورية رقم ٤٢١ لسنة ١٩٦٣ بالموافقة علي الانضـمام اليـها ، واتفـاقية حـماية البحر المتـوسط من التلوث والبـروتوكـولين الملحـقـين بهـا التي أقـرها مـؤتمر الدول السـاحليـة في البحر المتوسط في برشلونه في الفتـرة ١٢ - ١٦ فبراير ١٩٧٩ وصدر القرار الجمهوري رقم ٣١٩ لسنة ١٩٧٨ بالموافقة عليها ، واتفاقية منع التلوث البحري من السفن الموقع عليها في لندن في ١٩٧٣ ، واتفـاقية قواعد سلوك المؤتمرات الملاحية - جنيف ١٩٧٤ .

٦ – منهج الدراسة

٢٥ – **تقسيم** : القانون البحري هو مجموع القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية . والسفينة هي الأداة الرئيسية لهذه الملاحة . وقد أحاطها المشرع بنظام قانوني أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات .

ويتخصص للقيام بالملاحة البحرية بعض طوائف من الأشخاص تحكمهم قواعد خاصة وهم مالك السفينة أو مجهزها ، والربان ، والطاقم ، والمرشد . كما يشترك في الملاحة البحرية أشخاص آخرون يخدمون أغراضها في الموانى وأهم هؤلاء أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل العبور والسمسار البحرى .

وأهم ما تهدف اليه الملاحة البحرية هو النقل سواء أكان نقلاً للبضائع أو نقلاً للركاب . ولكل من هذين النوعين من النقل أحكامه الخاصة . كما أن البضائع المنقولة بحراً محل لعمليات قانونية هامة كالبيوع البحرية .علي أن السفينة قد تكون محلاً لعقد إيجار يخضع لقواعد خاصة .

وقد تتعرض الملاحة البحرية لبضعة حوادث استثنائية كأن تصطدم بسفينة أخرى أو تتعرض للخطر فتحتاج إلي مساعدة وإنقاذ من غيرها أو يقوم الربان بتضحية اختيارية لدرء الخطر عنها .

ولما كانت الملاحة البحرية تكتنفها أخطار كثيرة ، فإن ملاك السفن أو البضائع يقومون بالتأمين علي مصالحهم فيها تحصناً من هذه المخاطر وابتغاء الأمن والضمان .

ولذلك نقسم دراستنا للقانون البحري على الوجه الآتي :

الباب الأول : في السفينة : وندرس فيه ماهية السفينة ، وجنسيتها ، وتسجيلها ، وملكيتها ، والحقوق العينية التبعية عليها من حقوق امتياز ورهون بحرية ، والحجز عليها .

الباب الثانى : فى أشخاص الملاحة البحرية : ونتناول فيه مالك السفينة ومجهزها ، والربان ، والطاقم وعقد العمل البحرى الذي يربطهم بالمالك،

والمرشد، والأشخاص البريين للملاحة البحرية وهم أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل العبور والسمسار البحرى .

الباب الثالث : في إيجار السفينة و النقل البحري : ونتكلم فيه عن إيجار السفينة ثم عن نقل البضائع بحراً وعن أهم العمليات القانونية التي ترد على البضائع المنقولة وهي البيوع البحرية ، وعن نقل الأشخاص .

الباب الرابع : في الحوادث البحرية : ونعرض فيه للتصادم البحري ، والانقاذ البحرى ، والخسارات المشتركة .

الباب الخامس : فى التأمين البحرى .

الباب الأول
السفينة

٢٦- القانون البحرى هو مجموع القواعد القانونية المنظمة للروابط التى تنشأ بين الأفراد والهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية . والسفينة هى الأداة الرئسية للملاحة البحرية والمحور الذى تدور حوله أحكام القانون البحرى . ولذلك خصها المشرع بالباب الأول من التقنين البحرى الجديد وأحاطها بنظام قانونى أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات .

فالسفينة ، ولو أنها مال ، إلا أن لها حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة، فضلا عن أنها بتمتع بجنسية معينة مثلها فى ذلك مثل الأشخاص .

والسفينة ، ولو أنها منقول ، إلا أنها تعامل معاملة العقار من نواح متعددة وبوجه خاص فيما يتعلق بوجوب تسجيلها فى سجل خاص ، وأسباب كسب ملكيتها ، والحقوق العينية التبعية التى ترد عليها ، واجراءات الحجز التى تخضع لها .

وعلى ذلك نخصص لدراسة السفينة الفصول الآتية :

الفصل الأول : فى ماهية السفينة .

الفصل الثانى : فى جنسية السفينة .

الفصل الثالث : فى تسجيل السفينة .

الفصل الرابع : فى ملكية السفينة .

الفصل الخامس : فى الحقوق العينية التبعية على السفينة .

الفصل السادس : فى الحجز على السفينة .

الفصل الأول
ماهية السفينة
الفرع الأول
تعريف السفينة

٢٧- **تخصيص السفينة للملاحة البحرية** : لم يعن التقنين البحري الملغي بوضع تعريف للسفينة . علي أنه يمكن تعريفها بأنها المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد[1] . وبهذا التعريف أخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بقوله فى المادة الأولى منه فقرة أولى « السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح » . ويؤخذ من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة شرطان :

الأول : أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية . وعلي هذا لاتعد سفينة navire المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية ، بل تسمي بالمركب bateau .

والثاني : أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد . فإذا كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت بملاحة نهرية مرة واحدة أو عدة مرات لااتصال بينها. وعلي النقيض من ذلك إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناء ، فإن هذا لايرفع عنه وصف المركب ولايضفى عليه وصف السفينة.

وإذا توافر هذا الشرطان اكتسبت المنشأة وصف السفينة بصرف النظر عن حمولتها وطريقة بنائها وأبعادها ، وأيا كانت أداتها المسيرة (شراعية أو بخارية أو ذرية) ، وسواء أكانت معدة للقيام بالملاحة في أعالي البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية ، وبغير التفات إلي الغرض من ملاحتها بأن كانت ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة .

---

(١) نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض س ١٠ ص ٣٩٥ .

وليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية فعلا حتي تكتسب وصف السفينة بل يكفي أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ليصدق عليها هذا الوصف. وعلي هذا تعتبر المنشأة سفينة وهي في مصنع البناء من الوقت الذي انتهى فيه بناؤها بشرط أن تكون مخصصة للقيام بهذه الملاحة، ويجوز أن تكون محلا للعمليات القانونية البحرية كالرهن البحرى والبيع والتأمين البحرى .

علي أن السفينة وهي في دور الإنشاء والبناء ، وإن لم تكن سفينة بالمعني القانوني للكلمة ، إلا أن القانون يعاملها معاملة السفن من بعض الوجوه فحسب وبوجه خاص فيما يتعلق بالتكاليف العينية التي يمكن أن ترد عليها . فيجوز رهن السفينة وهي في دور البناء (م ٤٤ بحري جديد) . وقصد من هذا الاستثناء إلي تيسير الائتمان البحري للمجهز والباني علي السواء .

٢٨- **الصلاحية للملاحة البحرية** : ويقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه الملاحة ، بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وماقد تتعرض له من أخطار . وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها . فالمنشأة لاتعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة ، ويزول عنها هذا الوصف اذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما [١].

وتفريعا علي ذلك لايصدق وصف السفينة علي المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانى ولاتبرحها عادة [٢]، كالأحواض العائمة والأرصفة والرافعات العائمة والمدارس العائمة والصنادل والمواعين والبراطيم والزوارق والكراكات وقوارب الغطّاسة . وذلك لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعني الكلمة .

---

(١)نقض ٢٤ مايو ١٩٨٢ المحاماة س ٦٢ ص ٢٧ وقد رتب علي فقدان المنشأة وصف السفينة لفقدان صلاحيتها للملاحة أو تحولها إلي حطام خضوعها للاجراءات الخاصة بحجز المنقول وبيعه دون الاجراءات المنصوص عليها في القانون البحري

(٢) استئناف مختلط ٢ فبراير ١٩٢١ جازيت س ١١ ص ١٢٥ ، اسكندرية التجارية المختلطة ٢٧ يناير١٩١٣ جازيت ٣-٩٣، اسكندرية التجارية الجزئية ١٤ ستمبر ١٩٤١ محاماة ٢٢-٤٨، نقض فرنسى ٢٤ فبراير ١٩٤٩ مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٥٠ -٢١٧، نقض مصري ٧مايو ١٩٥٩ مجموعة احكام النقض س ١٠ص ٣٩٥ .

٢٩- **ملحقات السفينة** : ولايقتصر وصف السفينة علي جسمها أو هيكلها بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها (م١ فقرة ٢) سواء أكانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه ، كالآلات والصواري والقوارب والسلاسل والراديو وجهاز الرادار ، وشباك وآلات الصيد فيما يتعلق بسفينة صيد .

ولما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلي مجموع هذه الملحقات ، لذلك تشملها التصرفات التي ترد علي السفينة كالبيع والرهن والتأمين دون حاجة إلي نص خاص ، مالم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات من الأصل . ومن هذه الناحية تعتبر السفينة مع ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المتجر إلي حد بعيد [1] .

الفرع الثانى

الطبيعة القانونية للسفينة

٣٠- **السفينة مال منقول** : السفينة مال لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلا للحقوق المالية (المادة ٨١ مدنى) . والسفينة ، من حيث تقسيم الأموال ، منقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر (المادة ٨٢ مدني) . وتؤكد المادة ٤ بحري جديد هذا المعنى بقولها « مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري علي السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة » . وعلي هذا تسري علي السفينة الأحكام المقررة للمنقولات بوجه عام . فإذا أوصي شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة . ورهن السفينة رهنا حيازيا يخضع لأحكام رهن المنقول (المواد ١١١٧ - ١١٢٢ مدنى) .

٣١- **أوجه الشبه بالعقار والأشخاص** : بيد أن السفينة ، وإن كانت

---

(١) أثير الخلاف حول تكييف الحوامات أو الزحافات الهوائية Hovercrafts وهي مركبات تسير منزلقة علي وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسيا علي سطح اليابسة أو الماء وهل تعد من السفن أو من الطائرات (أنظر في هذا الخلاف د.رفعت فخري في الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد بند ٢٤) . وعندنا أنها تعد سفينة إذا كانت تزاول نشاطها فوق سطح البحر لأنها تقوم بالملاحة البحرية في هذه الحالة ، وبهذا الحكم يأخذ القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة لعام ١٩٨١ (م١١فقرة ٢).

منقولا تسري عليه أحكام المنقولات ، إلا أن هذا لاينفي أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة وأنها تخضع لنظام قانوني أصيل يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار . فالسفينة لاتسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية . ويجوز رهنها رهنا رسميا مع أن هذا الرهن لايرد إلاّ علي العقار . ومايرد علي السفينة من تصرفات يجب شهره فى سجل خاص كما هو الشأن فى شهر التصرفات العقارية . والحجز على السفينة أقرب إلي الحجز العقارى منه إلي حجز المنقول . وحقوق الامتياز البحرية علي السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أيه يد تكون كحقوق الامتياز علي العقار .

والسفينة وإن كانت مالا ، إلا أنها تفترق عن غيرها من الأموال من وجوه . فللسفينة جنسية واسم وحمولة وموطن ودرجة . ومجموع هذه الخصائص يؤلف الحالة المدنية للسفينة التي تميزها عن غيرها من السفن . والسفينة تشبه بهذا الأشخاص دون أن تكون هي شخصا قانونيا [١] .

وسنعرض فيما بعد لوجوه الشبه بين السفينة والعقار . وسنقتصر هنا علي دراسة الحالة المدنية للسفينة وعناصرها المختلفة التي تثبت فيما يسمي بأوراق السفينة ، وذلك فيما عدا جنسية السفينة التي سنعالجها علي حدة في الفصل الثاني لما لها من أهمية خاصة .

المبحث الأول

الحالة المدنية للسفينة

٣٢ -للسفينة حالة مدنية خاصة تميزها عن غيرها من السفن ، وتتألف من عناصر أربعة هي الاسم والحمولة والموطن والدرجة التي تقدرها للسفينة هيئة من هيئات الاشراف .

٣٣- **اسم السفينة** : يجب أن يكون للسفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن (م٦ فقرة ٢ بحري جديد). ويجب علي مالك السفينة قبل

---

(١) علي أن من الذائع عملا تشخيص السفينة ، فيقال بأن السفينة مسئولة أو دائنة أو مدينة . بل ونجد هذه التعبيرات في بعض النصوص التشريعية (أنظر مثلا المادة ٤ من معاهدة سندات الشحن والمادة ٤ من معاهدة التصادم ، والمادة ٦ من قانون الارشاد).

تسجيلها في سجل السفن أن يحصل علي موافقة مصلحة المواني والمنائر علي هذا الاسم حتي تتحقق من أن الاسم الذي يعرضه المالك لاتحمله سفينة أخري (م٥ قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن). كما يلزم الحصول علي موافقتها على أى تغيير يحصل في الاسم بعد ذلك (م ١٣ من القانون). ويجب علي مالك السفينة أن يقوم بكتابة اسمها علي مقدمتها من الجانبين بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لون السفينة كما يجب عليه كتابة الاسم بذات الحروف علي مؤخرتها (م٨ فقرة ١ و ٢ من القانون).

ويعاقب بالحبس مدة لاتجاوز سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو باحدي هاتين العقوبتين كل من المالك والربان فى حالة مخالفته لهذه الأحكام إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة في الأسر (م٦ فقرة ٤ بحري جديد).

٣٤- **حمولة السفينة** : يقصد بحمولة السفينة tonnage, jauge سعتها الحجمية . ووحدة الحمولة هي الطن الحجمى tonneau وهو يساوى ٢,٨٣ متر مكعب أو مائة قدم مكعب [١].

والحمولة نوعان : حمولة كلية أو اجمالية [٢] وتشمل مجموع فراغ السفينة بأكملها . وحمولة صافية [٣] وهي مدي ماتستطيع السفينة أن تقبله من بضائع وركاب ، وبعبارة أخري هي الحمولة الكلية بعد خصم فراغات الأماكن المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة والفراغات المشغولة بالآلات المسيرة والمراجل والفراغات المستعملة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة الخرائط . أي أن الحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجارى .

وتقدير الحمولة ضروري لتحصيل الرسوم التي تحدد علي أساس حمولة السفينة مثل رسوم الارشاد ورسم المواني والمنائر والرسو والمكوث [٤] ورسوم المرور

---

(١) يجب الاحتراز من الخلط بين هذه الحمولة وهي تعبر عن الحجم وحمولة تعبر عن وزن ما قد تحمله السفينة (La portée en lourd , dead - weight)

(٢) -jauge brute , gross tonnage

(٣) -jaue nette , net tonnage

(٤) انظر القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ في شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم المواني والمنائر والرسو والمكوث .

في قناة السويس . كما تتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة وأساسا لتحديد التعويض المستحق للمؤجر نظير التأخر في الشحن والتفريغ، وأساسا لتحديد مسئولية مالك السفينة وفقا للمعاهدة الخاصة بتحديد مسئولية مالكي السفن.

ويقرر المشرع البحرى فى بعض الأحيان أحكاما خاصة تبعا لاختلاف حمولة السفينة . فقانون تسجيل السفن يعفي من التسجيل سفن الصيد وسفن النزهة التي لاتزيد حمولتها الكلية علي عشرة أطنان (م١ فقرة ٢). وقانون الارشاد يعفي من الالتزام بالارشاد السفن التي تقل حمولتها عن ١٥٠ طنا (م٢). وفي بعض الدول لايجوز رهن السفينة التي تقل حمولتها عن ٢٥ طنا .

ولايجوز تسجيل أي سفينة في سجل السفن قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة ادارة التفتيش البحري (م ٤ قانون تسجيل السفن) . كما يجب حفر مقدار الحمولة الصافية للسفينة علي كمرها الرئيسي (م٨ من القانون) . وتوجب المادة ٦ فقرة ٣ بحري جديد علي مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية ، وتقضي الفقرة ٤ من نفس المادة بالعقاب في حالة مخالفة هذا الحكم .

٣٥- **موطن السفينة** : للسفينة موطن هو الميناء الذي تم فيه تسجيلها. وهو غير ميناء الاستغلال أو التجهيز وهو الميناء الذي تتخذه السفينة قاعدة لاستغلالها ونشاطها فتتلقي فيه البضائع وتستقبل الركاب . وقد تسجل سفينة بالاسكندرية ولكنها تباشر استغلالها في بورسعيد أو السويس .

وتظهر أهمية الموطن في تعيين السفينة وتمييزها عن غيرها .كما أنه في هذا الموطن تجرى القيود الخاصة بالتصرفات التي ترد عليها من بيع أو رهن . هذا وتختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنايات والجنح التي تقع علي ظهرها(م٢٦ قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن) . كما تختص المحكة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها مالم ينص القانون علي غير ذلك (م١٠ بحري

جديد) . ويجب كتابة موطن السفينة علي مؤخرها بشكل واضح وبحروف ظاهرة (م٨ من قانون تسجيل السفن) .

٣٦- درجة السفينة [(١)]: للسفينة درجة أو مرتبة تقدر لها بمراعاة كيفية بنائها وصفاتها البحرية وعمرها ومدي استيفائها لشروط السلامة . فقد تكون السفينة من الدرجة الأولي أو الثانية أو الثالثة وهكذا . ولدرجة السفينة أهمية كبري في تحديد ذاتيتها ، فضلا عن أنها محل اعتبار عند ابرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والنقل والتأمين .

وتتولي تقدير درجة السفينة هيئات خاصة تسمي بهيئات الاشراف البحري أو هيئات تصنيف السفن Societés de Classification وأهمها ثلاث هيئات إحداها انجليزية هي اللويدز Lloyd's Register في لندن ، والثانية فرنسية هي فيريتاس Bureau Veritas في باريس ، والثالثة أمريكية هي American Bureau of Shipping (ABS) في نيويورك . ولكن من هذه الهيئات سجل تدرج فيه السفن الخاضعة لاشرافها ودرجة كل منها [(٢)].

والدرجات التي تصدرها هيئات الاشراف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول وفي مصر [(٣)]. وحصول السفينة علي درجة معينة من إحدي هيئات الاشراف يعد قرينة قانونية علي صلاحيتها للملاحة ، وإن كانت هذه القرينة قابلة للاثبات العكسى [(٤)].

---

(١) class (بالانجليزية) والدرجة يعبر عنها بأرقام أو أحرف أو رموز (دوائر ، صليب ، الخ ...) تختلف باختلاف هيئات التصنيف

(٢) تتولي هيئات الاشراف البحري فضلا عن تعيين درجة السفن تحديد صلاحيتها وكذلك خطوط الشحن . كما تتولي التفتيش الدوري علي السفن الخاضعة لاشرافها والكشف علي السفينة بعد حصول حادث لها واجراء اصلاحات هامة فيها .

(٣) أنظر المادة ١٠ من قانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ وهى تنص علي أن تعين بقرار من وزير النقل البحري هيئات الاشراف البحري التي تقبل شهادتها وتقارير المعاينة التي تصدرها للسفن المصرية فيما يختص بتعيين درجة تصنيف السفن أو تحديد صلاحية الجسم والآلات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن وقد صدر قرار وزير النقل البحري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ بتحديد هذه الهيئات .

(٤) استئناف مختلط ٢٤ يناير ١٩٤٠ ب ٥٢-١٠٢، ٢٢ يونيه ١٩٣٢ب ٤٤-٣٨٨ ، ٣١ يناير ١٩١٧ ب ٢٩-١٨٨ ، اسكندرية التجارية المختلطة ٣ يناير ١٩٣٣ جازيت ٢٣-٧٨ .

ولاشك فى مسئولية هيئة الاشراف مسئولية تعاقدية قبل من تعاقد معها علي معاينة السفينة وتقديرها ، كالمالك والمجهز والمؤمن والمستأجر ، عن كل خطأ يقع من تابعيها وخبرائها في المعاينة والتقدير . بيد أن الهيئة تشترط عادة اعفاءها من هذه المسئولية . أما فيما يتعلق بالغير الذي لم تجمعه بالهيئة أية رابطة تعاقدية وإنما تعاقد مع مالك السفينة اعتمادا علي البيانات الواردة في سجل الهيئة فلا تسأل الهيئة في مواجهته إلا علي أساس المسئولية التقصيرية باثبات خطأ وقع منها كان هو السبب فيما لحق الغير من ضرر ، دون أن يكون للهيئة أن تحتج عليه بما تدرجه في سجلاتها ونشراتها من شروط اعفاء من المسئولية لتعلق أحكام المسئولية التقصيرية بالنظام العام .

المبحث الثانى
أوراق السفينة

٣٧- يجب أن يكون علي ظهر السفينة عدد معين من الأوراق والمستندات . وبعض هذه الأوراق تفرضة ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها . والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية .

وتوجب المادة ١٠١ بحري جديد علي الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء السفر بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة. وفي طليعة الأوراق التى يجب علي الربان أن يحتفظ بها في السفينة شهادة التسجيل المصرية التي تسلمها هيئة المواني والمنائر لمالك السفينة بعد تسجيلها وهي تثبت جنسية السفينة وملكيتها وحالتها المدنية بعناصرها سالفة الذكر . ومن بين هذه الأوراق دفتر البحارة ويتضمن أسماء البحارة ومايتعلق بهم من أمور ، وقائمة الشحن[1] (المانيفست) التي تبين فيها البضائع المشحونة علي السفينة ، والشهادة الصحية التي تثبت الحالة الصحية في البلد القادمة منا السفينة والحالة الصحية علي ظهر السفينة ، وترخيص الملاحة الذي يثبت صلاحية السفينة للملاحة وسيأتى بيانه فيما بعد .

---

(١) أنظر فى قوائم الشحن (المانيفست) الفصل الأول من الباب الثالث من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ (م٣١-٤٢)

٣٨- **يومية السفينة** : ويجب علي الربان أيضا أن يتخذ دفترا يسمي يومية السفينة يكون مرقم الصفحات ومؤشرا عليه من الادارة البحرية المختصة (ادارة التفتش البحرى). وقد أسماه التقنين البحري الجديد دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وعرضت له المادة ١٠٢. ويذكر فيه الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل بيانا بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة . وتوجب المادة ١٠٣ علي الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلي الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلي الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج مصر من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

ودفتر يومية السفينة ، كالدفاتر التجارية ، حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتي يثبت العكس [1] . فهو حجة لصالح المجهز (م١٧ تجاري) . وهو حجة أيضا ضد المجهز ، ولكن لايجوز لمن يريد أن يستخلص منه دليلا لنفسه أن يجزئ ماورد فيه ويستبعد منه ماكان مناقضا لدعواه تطبيقا لقاعدة عدم جواز تجزئة الاقرار .

وأوجبت المادة ١٠٢ فقرة ٣ بحري جديد علي الربان في السفن ذات المحرك أن يمسك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر ومايستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

---

(١) استئناف مختلط (١ مايو ١٩٣٢ ب ٤٤ - ٣١٨) .



الفصل الثانى

جنسية السـفينة

٣٩- الجنسية هى الرابطة القانونية بين الشخص والدولة التابع لها. والأشخاص وحدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية، أما الأموال فليست لها جنسية ما. ومع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية وتهتم بتنظيم هذه الجنسية، لما للسفينة من أهمية كبرى فى الاقتصاد القومى والتجارة الخارجية، ولأن جنسية السفينة هى العامل الأول فى تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب، فضلا عن أن السفينة معدة للسير فى أعالى البحار وهى مياه لاتخضع لأية سلطة ذات سيادة مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضمانا للنظام القانونى على ظهرها. وتتفق السفينة فى ذلك مع الطائرات التى تتمتع هى الأخرى بجنسية دولة معينة.

ونتكلم فيما يلى عن شروط اكتساب السفينة للجنسية فى فرع أول، وعن آثار هذه الجنسية فى فرع ثان.

الفرع الأول

شروط اكتساب الجنسية

٤٠- **شروط اكتساب الجنسية فى التشريعات المختلفة:** من المقرر أن لكل دولة الحرية فى تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها. وتتطلب التشريعات لاعتبار السفينة وطنية واحدا أو أكثر من الشروط الآتية:

(١) أن تكون السفينة مبنية فى الدولة (شرط البنـــاء الوطنى). ومن الواضح أن هذا الشرط لاتستلزمه الا تشريعات الدول التى نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.

(٢) أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين (شرط الملكية الوطنية). ويهدف هذا الشرط الى استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر حماية الدولة على السفن التى تتمثل فيها المصالح الوطنية. على أن الدولة التى تحتاج الى رأس المال الأجنبى لعدم كفاية رأس

المال الوطنى لاتتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية.

(٣) أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين (شرط الطاقم الوطنى). ويقصد من ذلك الى تهيئة أسباب العمل للوطنيين، ورعاية مصالح الدولة فى السفن عن طريق العاملين عليها. على أن هذا الشرط لاتتطلبه تشريعات الدول التى لايتوافر لديها العدد الكافى من رجال الطاقم (١).

٤١- شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية فى التشريع المصرى:
لم يشترط المشرع المصرى أن تكون السفينة مبنية فى مصر حتى تكتسب الجنسية المصرية ، لأنه لا تتوافر لدينا ترسانات كافية لبناء السفن. فصناعة بناء السفن فى مصر قاصرة على احدى شركات القطاع العام هى الشركة المصرية لاصلاح وبناء السفن.

على ان المشرع المصرى استلزم لاكتساب السفينة للجنسية المصرية توافر شرط الملكية الوطنية من جهة وشرط الطاقم الوطنى من جهة أخرى.

٤٢- (أ) **شرط الملكية الوطنية:** كانت المادة الاولى من التقنين البحرى الملغى تنص على مايأتى « لايجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثمانى ولالبعضها، ولا أن يكون عضوا من أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور الامن كان من رعايا الدولة العثمانية العلية » .

ويلاحظ أن هذه المادة تتكلم عن السفينة التى ترفع العلم العثمانى وعن رعايا الدولة العثمانية العلية.وسبب ذلك أن مصر كانت وقت وضع التقنين البحرى سنة ١٨٨٣ تابعة للدولة العثمانية وكان سكان مصر وأهلها يعتبرون من رعايا الدولة العثمانية. ولما انفصلت مصر عن تركيا اثر إعلان الحماية على مصر فى ٥ نوفمبر سنة ١٩١٤ وزالت الجنسية العثمانية عن

---

(١) تكتفى بعض الدول بتسجيل السفينة فى أحد موانيها كشرط لرفع علمها دون التقيد بجنسية مالك السفينة أو جنسية الطاقم. ومن الواضح أن الرابطة التى تربط السفينة بدولة العلم ليست رابطة حقيقية بل هى رابطة شكلية محض ، وجرى العرف على تسمية الاعلام التى ترفعها السفن فى هذه الأحوال بأعلام المجاملة. ويرجع السبب فى هذه الظاهرة الى التسهيلات المالية والضرائبية التى تمنحها دولة علم المجاملة للسفن المسجلة فيها والى التساهل فى اشتراطات سلامة السفن التى تتطلبها الاتفاقيات الدولية وعدم التقيد بالأحكام الواردة فى الاتفاقيات الدولية والتشريعات المتعلقة بالعمل البحرى .

أهلها، أصبحت كلمة العلم العثماني والدولة العثمانية العلية تقرآن العلم المصرى و الدولة المصرية.

ومفاد ماتقدم أن السفينة لاتكتسب الجنسية المصرية الااذا كان مالكها مصريا. فاذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع وجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية المصرية.

٤٣- **السفن المملوكة للشركات** : بيد أن تطبيق الحكم السابق على السفن المملوكة للشركات، وهو الوضع الغالب، يثير مشكلة جنسية الشركات. ومن المعروف أنه يوجد معياران لتحديد هذه الجنسية : أحدهما هو ضابط مركز ادارة الشركة، بمعنى أن الشركة تكتسب جنسية الدولة التى تتخذ فيها مركز إدارتها الرئيسى بصرف النظر عن جنسية الشركاء فيها. والثانى هو معيار الرقابة أو الاشراف الذى يعتد بجنسية الشركاء المكونين للشركة أو المهيمنين عليها[١]. فهل يكفى أن تكون الشركة مصرية لوجود مركز إدارتها الرئيسى فى مصر حتى تعتبر سفنها مصرية، أم أنه يجب الاعتداد أيضا بجنسية الشركاء فيها؟.

أخذ المشرع المصرى بمعيار الرقابة والاشراف فى هذا الشأن ومن ثم نصت المادة الاولى من التقنين البحرى فى شقها الثانى على مايأتى: « ولايجوز أن يكون عضوا من أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور (العلم المصرى) الا من كان (متمتعا بالجنسية المصرية) ».

وقد رأى قلم قضايا الحكومة فى فتوى أصدرها ووافق عليها مجلس الوزراء بقراره الصادر فى ٨ مارس سنة ١٩٣٠ أن نص المادة سالفة الذكر قاصر على شركات الأشخاص دون شركات المساهمة استنادا الى أن شركات المساهمة لم تكن منتشرة وقت وضع التقنين البحرى الملغى فلم يقصدها المشرع بلفظ الشركة الوارد فى النص، والى أن عبارة المادة الاولى « ولاأن يكون عضوا من أى شركة » لايمكن أن تنصرف الا الى شركات الأشخاص إذ يتصور فيها وحدها العضوية فى الشركة بخلاف شركات المساهمة التى تقوم على مايقدمه كل شريك من مال دون مراعاة لشخصيته .

(١) انظر مؤلفنا « القانون التجاري » الجزء الأول ، بند ٢٨١ .

مسجلة فى أحد موانيها، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية، فاذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين » .

ويتضح من هذا النص أنه يشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مملوكة لشخص يتمتع بالجنسية المصرية. فاذا كانت مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع، وجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين. ولم يشترط المشرع أن يكون جميع الملاك المشتاعين من المصريين بالنظر « لطبيعة الشيوع وضآلة الملاحة البحرية التى تقوم بها السفن المملوكة على هذا النحو »كما جاء فى المذكرة الايضاحية لمشروع القانون .

أما السفينة المملوكة لشخص اعتبارى أى لشركة فقد اكتفى المشرع أن تكون الشركة مصرية ، وهو مايتحقق اذا ماتخذت هذه الشركة مركز ادارتها الرئيسى فى مصر. وذلك دون اشتراط توافر نسبة مصرية معينة فى رأس مال الشركة أو فى ادارتها. وقد بررت المذكرة الايضاحية للقانون هذا الحكم الجديد بأنه يتمشى مع سياسة الانفتاح الاقتصادى التى تنتهجها مصر فى الوقت الحاضر وماتقتضيه هذه السياسة من العمل على تدفق الاستثمارات الاجنبية الى البلاد.

ولاجدال فى أن هذا الحكم الجديد حكم منتقد، اذ أنه يؤدى الى اعطاء الجنسية المصرية لسفينة مملوكة لشركة يملكها أجانب ويستتبع بالتالى سيطرة رأس المال الاجنبى على قطاع النقل البحرى فى مصر. ومن رأينا تعديل الحكم الجديد بما يتمشى مع المصالح القومية عن طريق اشتراط نسبة مصرية معينة فى رأس مال الشركة ، أو فى ادارتها [(١)، (٢)] .

---

(١) ولاينال من ذلك أن المادة ٩٢ من القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ الخاص بشركات المساهمة وشركات التوصية بالاسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة تشترط أن تكون أغلبية أعضاء مجلس الادارة فى أية شركة مساهمة من المتمتعين بجنسية جمهورية مصر العربية، ذلك أن الفقرة الثالثة من المادة المذكورة تضمنت تحفظا خاصا بما قد ينص عليه قانون الاستثمار. وتأتى المادة ٢٠ فقرة اولى من القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ فى شأن الاستثمار فتقضى بعدم سريان المادة ٩٢ المذكورة على الشركات التى تنشأ تحت ظل هذا القانون. أضف الى ذلك أن القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ لم يشترط أن تكون أغلبية رأس المال مملوكة لمصريين، بل كل ماأوجبه هو تخصيص ٤٩٪ من أسهم الشركة للمصريين عند طرحها =

٤٥- ويستفاد من نص المادة الخامسة بحرى جديد أن المشرع اشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مسجلة فى أحد الموانى المصرية. وبذلك أصبح التسجيل فى أحد الموانى المصرية شرطا لاكتساب السفينة الجنسية المصرية ، وليس مجرد شرط لرفع العلم المصرى كما تنص المادة الاولى من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ فى شأن تسجيل السفن. وعلى ذلك فلاتكتسب السفينة المسجلة فى ميناء أجنبى الجنسية المصرية ولو كانت مملوكة لمصريين.

٤٦- واشتراط كون المالك متمتعا بالجنسية المصرية لاكتساب السفينة الجنسية المذكورة ليس شرط ابتداء فحسب بل هو شرط بقاء أيضا ، بحيث أنه اذا انتقلت ملكية السفينة المصرية الى أجنبى أو الى شركة أجنبية أو زالت الجنسية المصرية عن المالك لأى سبب من الأسباب سقطت الجنسية المصرية عن السفينة.

٤٧- (ب) **شرط الطاقم الوطنى:** تتطلب تشريعات بعض الدول نسبة

= للاكتتاب العام عند تأسيس الشركة (م٣٧) ، وهو حكم لايسرى أيضا على الشركات التى تنشأ فى ظل قانون الاستثمار(انظر دكتور هانى دويدار فى الوجيز فى القانون البحرى ص ٢٥٥ ، وانظر فى نقد هذا الحكم ايضا دكتور جلال وفاء محمدين فى دروس فى القانون البحرى المصرى الجديد ص ٥٨).

وجدير بالذكر أن القانون رقم ٥٦ لسنة ١٩٨٨ بتنظيم تملك غير المصريين للعقارات المبنية والاراضى الفضاء يعتبر فى مادته الاولى فقرة ٤ فى تطبيق أحكام هذا القانون شركة غير مصرية - أياكان شكلها القانونى - الشركة التى لايملك المصريون أغلبية رأس مالها ، ولو كانت قد أنشئت فى مصر طبقا لأحكام القانون المصرى .

(٢) كنا قد تقدمنا الى اللجنة الفرعية المنبثقة عن اللجنة التشريعية والدستورية بمجلس الشعب لدراسة مشروع قانون التجارة البحرية عام ١٩٧٩ باقتراح أنه اذا كان مالك السفينة شركة وجب بالاضافة الى كونها شركة مصرية مسجلة فى أحد الموانى المصرية ، أن تتوافر فيها الشروط التالية :

(أ) فى شركة التضامن : يجب أن يكون جميع الشركاء من المصريين .

(ب) فى شركة التوصية البسيطة : يجب أن يكون جميع الشركاء المتضامنين والموصين من المصريين.

(ج) فى شركة المساهمة : يجب أن يكون ٥١ ٪ على الاقل من رأس المال مملوكا لمصريين، وأن يكون رئيس مجلس الادارة وأغلبية أعضاء المجلس من المصريين .

(د) فى شركة التوصية بالاسهم : يجب ان يكون ٥١ ٪ على الاقل من رأس المال مملوكا لمصريين ، وأن يكون جميع الشركاء المتضامنين من المصريين.

(هـ) فى الشركة ذات المسئولية المحدودة : يجب أن يكون ٥١ ٪ على الاقل من رأس المال مملوكا لمصريين، وأن يكون المديرون من المصريين .

معينة من الوطنيين بين رجال طاقم السفينة كشرط لاكتساب جنسيتها. أما المشرع المصرى فلم يكن يشترط توافر نسبة معينة من المصريين فى أفراد طاقم السفينة المصرية مما ترتب عليه اطلاق الحرية للمجهزين فى استخدام من شاءوا على ظهر السفن المصرية أيا كانت جنسيتهم. ثم رأى المشرع المصرى أن يتدخل لحماية رجال البحر من المصريين وتهيئة أسباب العمل لهم بعد أن توافر منهم عدد كاف مؤهل وأن يجعل لجنسية رجال الطاقم أهمية خاصة فى اعتبار السفينة مصرية، فنص فى المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ على مايأتى « تشطب مصلحة الموانى والمنائر تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين. وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات » . وترك أمر تعيين هذه الاشتراطات إلى قرار وزارى حتى يمكن تعديله بما يوائم مختلف الأحوال وحتى تتحقق فيه المرونة الكافية لمواجهة ظروف مصر الخاصة.

وكان قد صدر قرار وزير المواصلات رقم ١٣ فى ٢٠ يونيو سنة ١٩٥١ بتعيين هذه الاشتراطات استنادا الى المادة العاشرة سالفة الذكر. ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بشأن الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربابنة. وقد ألغى هذا القرار قرار وزير المواصلات رقم١٣ لسنة ١٩٥١ . وأوجب فى مادته الاولى ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربابنة وضباط ملاحة ومهندسين بحريين ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى والأطباء والكتبة والمخزنجية وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن٩٥ ٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ ٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف.

٤٨ - **اثبات جنسية السفينة**: تثبت جنسية السفينة بالعلم الذى ترفعه[١] .

---

(١) انظر القانون رقم ١١ لسنة ١٩٥٨ بشأن العلم الوطني للجمهورية العربية المتحدة ، والقانون رقم ٧ لسنة ١٩٤١ بشأن رفع العلم الوطني وأعلام الدول الأجنبية، والقرار الوزاري رقم ١٨ لسنة ١٩٤١ بتحديد القواعد الخاصة باستعمال العلم الوطني والأعلام الأجنبية في الملاحة التجارية والملاحة الداخلية .

وتوجب المادة ٦ فقرة ١ بحرى جديد على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية، وتعاقب الفقرة الرابعة من ذات المادة على مخالفة هذا الحكم. بيد أن هذا الاثبات غير كاف ، إذ قد ترفع السفينة علما لايكون لها الحق فى رفعه، وقد تؤذن السفينة فى رفع علم غير الذى تخوله اياها جنسيتها. ولذلك يكون اثبات جنسية السفينة بالسند الذى تصدره السلطات المختصة فى الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها فى سجل السفن الوطنية .ويسمى هذا السند فى مصر « شهادة تسجيل مصرية ». وتصدر هذه الشهادة مصلحة الموانى والمنائر بعد تحققها من توافر الشروط التى يتطلبها القانون المصرى لاعتبار السفينة مصرية وقيامها بتسجيل السفينة فى سجل السفن. وتقوم شهادة التسجيل دليلا كافيا على أن السفينة مصرية خاضعة لحكم القانون المصرى.

الفرع الثانى
آثار الجنسية

٤٩ - يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثار من وجوه متعددة : فالسفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة فى المياه الاقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة فى الخارج. كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب. وهو ييسر زمن الحرب تطبيق القاعدة الدولية التى تقضى بأن العلم المحايد يحمى البضائع المعادية من المصادرة مالم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية فى حين أن للدولة المحاربة أن تغتنم السفن التجارية المعادية بما عليها من بضائع. وتختص الدولة سفنها ببعض المزايا. هذا وتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة واشرافها فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها. يضاف الى ذلك أن جنسية السفينة تعيّن فى كثير من الأحيان القانون الواجب التطبيق فى حالة تنازع القوانين.

ولن نعرض هنا الا للمزايا الممنوحة للسفن الوطنية، والرقابة على السفن الوطنية، وأهمية جنسية السفينة فى حل تنازع القوانين.

المبحث الاول

المزايا الممنوحة للسفن الوطنية

٥٠- تؤثر الدولة سفنها التى ترفع علمها ببعض المزايا التى تكفل لبحريتها النمو والبقاء، كما أنها تعمل من جهة أخرى على دعم أسطولها التجارى وذلك لما للبحرية التجارية من أهمية قصوى فى الاقتصاد القومى والدفاع الوطنى، إذ هى وسيلة تصريف المنتجات الوطنية ونشر النفوذ التجارى فى الخارج فضلا عن أن تموين البلاد زمن الحرب إنما يعتمد أساسا على ماتنقله اليها سفنها الوطنية.ومن أبرز مظاهر عناية الدولة ببحريتها التجارية قصر الملاحة الساحلية فيها على سفنها الوطنية وتقديم الاعانات اليها.

٥١ - **قصر الملاحة الساحلية على السفن الوطنية** : تقصر تشريعات الدول عامة الملاحة الساحلية بين موانيها والصيد فى مياهها الاقليمية على السفن الوطنية وذلك بقصد تجنيب السفن الوطنية خطر مزاحمة السفن الأجنبية فى هذا الميدان . ولم يكن فى مصر تشريع يحتفظ بالملاحة الساحلية والصيد فى المياه الاقليمية للسفن المصرية. وظل الحال على ذلك إلى أن صدر القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى. وهو يقصر النقل البحرى الساحلى بين ميناء أو أكثر من الموانى المصرية على السفن المسجلة تحت العلم المصرى (م٢). ثم جاءت المادة ٨ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية فنصت على أنه لايجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الارشاد فى المياه الاقليمية، كما لايجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية ، على أنه يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة وذلك لمدة زمنية محددة (م٨ فقرة ٢)، ويعاقب على مخالفة هذه الأحكام بالحبس وبغرامة لاتجاوز خمسة آلاف جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين (م٨ فقرة ٣). كما أن المادة ١٨ من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٤ فى شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسوم والمكوث تمنح السفن الساحلية التى ترفع العلم المصرى تخفيضا قدره ٥٠٪ من قيمة رسم الميناء .

على أن بعض الدول لاتقف عند قصر الملاحة الساحلية والصيد الساحلى على سفنها الوطنية، بل تمنحها كذلك إعانات تكفل لبحريتها الوقوف أمام المنافسة الاجنبية[١].

المبحث الثانى

رقابة الدولة على السفن الوطنية

٥٢- قانون سلامة السفن: تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة واشرافها فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها. وينظم الرقابة على السفن المصرية القانون رقم٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن الذى حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠. ولقد نصت المادة الثالثة من التقنين البحرى الجديد على أن تسرى فى شأن الرقابة على السفن وسلامتها القوانين الخاصة بذلك. ومعنى ذلك أن التقنين البحرى الجديد أحال الى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الخاص بسلامة السفن.

ونصت المادة الثانية من قانون سلامة السفن على أنه يعتبر جزءا متمما لهذا القانون:

(أ) أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح فى البحار لعام ١٩٧٤ والفصول الملحقة بها من الأول إلى السابع ، الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١.

(ب) أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ وملاحقها الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.

(جـ) أحكام اتفاقية سفن الركاب فى الرحلات الخاصة لعام ١٩٧١ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥.

(د) وتعتبر جزءا متمما لهذا القانون أية تعديلات للاتفاقيات المشار اليها أو بروتوكولات مكملة لها توافق عليها جمهورية مصر العربية .

---

(١) تتبع أمريكا وانجلترا وفرنسا واليابان وإيطاليا وكثير من الدول الأخري سياسة منح الاعانات لبحريتها التجارية .

وتوجب المادة ٥ من القانون على كل سفينة أو وحدة بحرية خاضعة لأحكام الاتفاقيات الدولية المنصوص عليها فى المادة الثانية من القانون أن تحصل على الشهادات الدولية التى تصرف بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقيات.

ويجب على كل سفينة ركاب مصرية أو أجنبية (تحمل أكثر من اثنى عشر راكبا) تقوم بنقل الركاب من الموانى المصرية أن تحصل على شهادة ركاب مصرية، طبقاللقواعد والشروط التى يصدر بها قرار من وزير النقل البحرى (م٦).

كما يجب على كل سفينة أو وحدة بحرية مصرية أن تحصل على ترخيص ملاحة، وتحدد بقرار من وزير النقل البحرى شروط منح الترخيص ومدة سريانه وتجديده والغرض الذى يمنح من أجله (م٧).

وتعلق صورة من ترخيص الملاحة ومن كل شهادة تحصل عليها السفينة بالتطبيق لأحكام هذا القانون فى مكان ظاهر بها بحيث يمكن الاطلاع عليها (م٩).

واذا كان الأصل أن رقابة الدولة قاصرة على السفن المصرية وحدها ، إلا أن الرقابة تتناول أيضا السفن الأجنبية التى توجد فى المياه الاقليمية المصرية (م١١).

والجهة المختصة بالاشراف على تنفيذ سلامة السفن هى ادارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى ومركزها مدينة الاسكندرية . واذا وجدت السفن المصرية فى الخارج ثبت الاختصاص بالرقابة للقنصل المصرى بعد الاستعانة بخبراء هيئات الاشراف البحرى (م ١٦). ولادارة التفتيش البحرى أو للقنصل المصرى أن يمنع عن السفر كل سفينة لاتراعى فيها الشروط المنصوص عليها فى القانون (م ١٥).

ولضمان سلامة الأرواح فى البحار تقررت عقوبات شديدة يحكم بها على كل من يسير سفينة بطريقة مخالفة لأحكام القانون (م ٢٠،٢١). ويكون لمندوبى الجهة المختصة وللقنصل المصرى فى الخارج صفة مأمورى الضبط القضائى فيما يختص بالجرائم المنصوص عليها فى هذا القانون (م١٣).

وترخيص الملاحة بمثابة قرينة قانونية قابلة للاثبات العكسى على أن السفينة صالحة للملاحة، وعلى النقيض من ذلك اذا لم تكن السفينة حاملة للترخيص فيفترض أنها غير صالحة للملاحة حتى يثبت العكس[١].

المبحث الثالث

أهمية جنسية السفينة فى حل تنازع القوانين

٥٣- لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى فى حل تنازع القوانين فى المواد البحرية . ويجب التمييز فى هذا الصدد بين المواد الجنائية والمواد المدنية.

٥٤- **المواد الجنائية**: يفرق فى هذا الشأن بين السفن الحربية أو العامة والسفن الخاصة . وتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة.

فإذا تعلق الأمر بسفينة حربية أو عامة فإن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها ولاختصاص محاكمها الجنائية سواء أكانت السفينة فى عرض البحر أو فى المياه الاقليمية لدولة أخرى ، وذلك لأن السفينة الحربية أو العامة تمثل سيادة الدولة التى تتبعها.

أما إذا تعلق الأمر بسفينة خاصة فيجب التمييز بين ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت فى الموانى والمياه الاقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت فى عرض البحر.

فاذا وقعت الجريمة على ظهر سفينة راسية فى ميناء أجنبى أو مارة بالمياه الاقليمية الأجنبية ، فهل يسرى عليها القانون الجنائى الاقليمى؟ يقضى القانون الانجليزى باختصاص المحاكم الانجليزية بجميع الجرائم التى ترتكب فى المياه الاقليمية الانجليزية [٢]. أما فى فرنسا فقد أفتى مجلس الدولة فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٠٦ ، وهى فتوى لها قوة القانون ، بأن الاختصاص يثبت فى الأصل لقانون علم السفينة وأنه ليس للسلطات المحلية أن تتدخل إلا إذا طلب مساعدتها ربان السفينة أو قنصل الدولة التى تحمل السفينة علمها ، أو إذا كان

---

(١) استئناف مختلط ٤ مايو ١٨٩٣ ب ٥ - ٢٣٥ ، اسكندرية التجارية المختلطة ٢٩ مايو ١٩١٦ جازيت ٦ - ١٨١ .

(٢) قانون الاختصاص القضائي في البحر الاقليمي البريطاني .

- Territorial Waters Juridiction Act .

المجنى عليه أو مرتكب الجريمة من غير أفراد الطاقم ، أو تضمنت الجريمة إخلالا بأمن الميناء . ويسير القضاء المصرى بوجه عام على نهج القضاء الفرنسى فيما يتعلق بالسفن الخاصة الأجنبية الموجودة فى الموانى المصرية[1] . كما تأخذ بذات الحكم المادة ١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ . أما بالنسبة للسفن المصرية فقد قضت المادة ٢٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن على أن الجرائم التى ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم جمهورية مصر تعتبر أنها ارتكبت فى أراضيها . كما تنص المادة ٩ فقرة اولى بحرى جديد على أن تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التى ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية . وقد يؤدى هذا النص الى قيام التنازع بين القانون المصرى وقانون الميناء الأجنبى الذى كانت السفينة راسية فيه وقت ارتكاب الجريمة على ظهرها. بيد أنه يجب تفسير هذا النص على أنه يمنح القضاء المصرى اختصاصا احتياطيا فى حالة عدم قيام القضاء الاقليمى بالعقاب .

أما إذا وقعت الجريمة فى عرض البحر فليس ثمة قانون إقليمى ينطبق عليها فى هذه الحالة ، ومن ثم فلا مفر من تطبيق قانون علم السفينة واختصاص محاكم العلم حتى لايفلت الجانى من العقاب . ومؤدى ذلك أن الجرائم التى تقع من الربان وأفراد الطاقم فى عرض البحر ينطبق عليها قانون علم السفينة وتكون من اختصاص الدولة التى ترفع السفينة علمها ، وتأخذ بهذا الحكم المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم وحوادث الملاحة الاخرى والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢[2] .

٥٥- **المواد المدنية** : إذا وجدت السفينة فى عرض البحر فلاشك فى تطبيق قانون علم السفينة على الوقائع والتصرفات القانونية التى تحصل على ظهرها .

---

(١) استئناف مختلط ٢ فبراير ١٩٢٩ ب ٥١ - ٦٨ وباقي الأحكام المشار إليها في كتابنا « أصول القانون البحري » هامش ص ١٢٣ .

(٢) أنظر شرح أحكام هذه المعاهدة في بحثنا عن معاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ المنشور في مجلة القانون الدولي سنة ١٩٥٢ ص٦٧ ومابعدها .

أما إذا كانت السفينة فى ميناء أجنبى أو فى المياه الاقليمية لدولة أجنبية فيثور التنازع بين قانون علم السفينة والقانون الاقليمى، ويتوقف حل التنازع في الواقع على فحص كل حالة على حدة وتحديد صفة القانون الواجب التطبيق والغرض منه . وفى ذلك تفصيل تدخل دراسته فى نطاق القانون الدولى الخاص. بيد أنه يمكن القول بوجه عام بوجوب تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحرى الذى يبرم فى ميناء أجنبى بغض النظر عن جنسية الملاح[1]، وعلى الرهن البحرى المرتب على السفينة[2] ، وعلى المنازعات المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها [3].

---

(١) استئناف مختلط ١١ مايو ١٩٤٨ ب ٦٠ - ١٢٠ .

(٢) استئناف مختلط ٦ يونيه ١٩٣٤ جازيت ٢٥ - ٤٩ .

(٣) اسكندرية التجارية المختلطة ٢٧ أكتوبر ١٩٢٤ جازيت ١٦ - ٨ .

الفصل الثالث
تسجيل السفينة

٥٦- تقضي التشريعات البحرية عامة بوجوب تسجيل السفينة في سجلات خاصة ،وذلك لمراقبة استيفائها لشروط الجنسية ، وتعيينها تعييناً كافيا بإثبات جميع البيانات الخاصة بها في السجلات ، وتحقيق شهر مايرد عليها من تصرفات .

وكان التشريع المصرى خلوا من نصوص تنظم تسجيل السفن المصرية . ثم رأى المشرع المصرى أن الضرورة باتت تقضى بسد هذا النقص فأصدر القانون رقم ٨٤ سنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية المعدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ ، كما أصدر في ١٤ ديسمبر سنة ١٩٤٩ مرسوما بتحديد الرسوم المستحقة تنفيذا لأحكام هذا القانون. ولم يتعرض التقنين البحرى الجديد لتسجيل السفن واكتفي بالنص في المادة الثالثة منه علي أن تسرى فى شأن تسجيل السفن أحكام القوانين الخاصة بذلك ، وكان ينبغى أن يتضمن التقنين أحكام تسجيل السفن لأهميتها وثباتها .

ونتناول في هذا الفصل شرح القانون الخاص بتسجيل السفن من حيث السفن الخاضعة للتسجيل ، وإجراءات التسجيل ، وآثاره .

الفرع الأول
السفن الخاضعة للتسجيل

٥٧- **السفن الواجب تسجيلها** : تنص الفقرة الأولي من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن علي أنه « لايجوز لسفينة أن تسير في البحر تحت العلم المصرى الا اذا كانت مسجلة وفقا لأحكام القانون ».

ويؤخذ من هذا النص أن السفن المصرية وحدها هي التى تخضع للتسجيل. وقد أصبح التسجيل في مصر شرطا لاكتساب السفينة الجنسية المصرية إعمالا لنص المادة ٥ بحرى جديد . أما السفن الأجنبية فلا يجوز

تسجيلها في مصر ، ولو لم تكن مسجلة في الخارج ، ولو كانت تباشر ملاحتها في المياه المصرية . وغني عن البيان أن التسجيل قاصر علي السفن المصرية فلا يتناول مراكب الملاحة الداخلية .

وتخضع السفن المصرية للتسجيل أيا كان نوعها ، أي سواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أو الملاحة لأعالي البحار ، وسواء أكانت سفنا تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة . ولو أنه قد يفهم من عنوان القانون «قانون تسجيل السفن التجارية» أن التسجيل لاتلتزم به الا السفن التجارية وحدها دون سفن النزهة وسفن الصيد . ولكن هذا غير صحيح ، إذ أن المادة الأولى من القانون التى تفرض واجب التسجيل جاءت صريحة مطلقة العبارة «لايجوز لأية سفينة» دون تخصيص لنوع السفينة ،كما أنها أعفت في فقرتها الثانية من التسجيل السفن الشراعية المخصصة للصيد وسفن النزهة التي لاتزيد حمولتها الكلية علي عشرة أطنان مما يستفاد منه بطريق مفهوم المخالفة أن سفن الصيد البخارية وسفن النزهة التي تزيد حمولتها عن القدر المحدد تخضع للتسجيل كالسفن التجارية سواء بسواء . وغنى عن البيان أن عنوان القانون ليست له قوة نصه الصريح .

٥٨- **جزاء عدم التسجيل** : وتسجيل السفينة ليس إجراء اختياريا ، لمالكها أن يقوم به أو لايقوم حسبما يتراءى له ، بل هو إجراء إجبارى يتعين اتخاذه قبل تسيير السفينة تحت العلم المصرى .

وقد وضع القانون جزاء جنائيا يتناسب مع أهمية التسجيل فنص في المادة ٢١ من القانون علي أن يعاقب بالحبس وبغرامة لاتجاوز خمسمائة جنية أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسيّر تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة فضلا عن جواز الحكم بمصادرة السفينة . كما تنص المادة ٢٣ علي أن يعاقب بالحبس مدة لاتزيد عن سنة وبغرامة لاتجاوز خمسين جنيها أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من سير سفينة بناء علي شهادة تسجيل بطل مفعولها ، كأن تكون الشهادة مؤقتة وانقضت هذه المدة .

هذا وقد أورد قانون تسجيل السفن عقوبات أخري على مخالفة بعض أحكامه (المواد ٢٣و٢٤و٢٥و٢٦و٢٧) .

بصورة منه فى المكتب الرئيسى بالاسكندرية (م٣) .

٦١- **طلب التسجيل** : ووفقا لنص المادة ٦ من القانون يجب على مالك السفينة أن يقدم طلب التسجيل إلى مصلحة الموانى والمنائر وأن يشتمل على البيانات الآتية : اسم السفينة الحالى وأسماؤها السابقة ، ميناء التسجيل ، تاريخ بناء السفينة ومكانه ، عنوان المصنع الذى بنيت فيه السفينة ،نوع السفينة (شراعية أو ذات محرك ميكانيكى) ، حمولة السفينة ، اسم ولقب وصناعة ومحل اقامة المالك أو المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل منهم ، اسم الربان ورقم شهادته ، الرهن إن وجد واسم الدائن المرتهن ولقبه وصناعته ومحل إقامته ، الحجوز التى وقعت على السفينة إن وجدت وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجوز . والبيانات المتقدم ذكرها من شأنها تعيين السفينة وتحديد حالتها المدنية وبيان مايرد عليها من تصرفات .

وتقضى المادة السادسة من القانون بأن يرفق بطلب التسجيل المقدم من المالك جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص تلك التى تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته المصرية . ويجب أن يرفق بالطلب كذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الذي كانت مقيدة فيه في الحالة التى تنتقل فيها ملكية السفينة من أجنبى الى مصرى ، وذلك تفاديا لازدواج تسجيل السفن . وتحتفظ مصلحة الموانى والمنائر بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية أو الفوتوغرافية .

٦٢- **كيفية التسجيل** : ويتم التسجيل بتدوين جميع البيانات سالفة الذكر فى سجل السفن (م٧). ويلاحظ أن تسجيل السفن ليس نظاما شخصيا قوامه أسماء ملاك السفن كما هو الشأن في نظام الشهر العقارى المعمول به فى مصر[١] ، بل هو نظام عينى مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل وتحديد ذاتيتها من حيث الاسم والحمولة والموطن، ثم تخصيص صفحة أو أكثر من سجل السفن لكل سفينة تدوّن فيها البيانات الخاصة بها وملخص التصرفات التى ترد عليها .

---

(١) صدر القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام السجل العيني (العقاري) . بيد أن هذا النظام لن يطبق دفعة واحدة علي كافة أنحاء الجمهورية ، بل سيجري تطبيقه تباعا في كل منطقة من المناطق التي يتم مسحها .

وتسجيل السفن مماثل فى هذا لنظام السجلات العينية العقارية المتبع فى كثير من البلاد وخاصة فى المانيا وسويسرا والذى تخصص فيه لكل عين أو وحدة عقارية صفحة أو أكثر من صفحات السجل تذكر فيها البيانات الخاصة بها والتصرفات التى ترد عليها . وليس ثمة شك فى أن نظام تسجيل السفن العينى أكثر ضبطا للمعاملات من نظام الشهر العقارى الشخصى ، إذ يكفى فيه مجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة لمعرفة جميع التصرفات التى وردت عليها . أما إذا أريد معرفة التصرفات الصادرة بشأن عقار معين فى ظل نظام الشهر الشخصى ، وجب الوقوف على اسم المالك الحالى للعقار وأسماء الملاك السابقين وهكذا مما يحتمل معه الوقوع فى الخطأ نظراً لتشابه الأسماء .

ويحفظ سجل السفن بصفة دائمة (م١٨) . وهو سجل عام ، فلكل شخص أن يطلب الحصول على شهادة مشتملة على البيانات الواردة فيه (م١٩) ، ولكن لايجوز له الاطلاع عليه .

٦٣- **شهادة التسجيل المصرية** : وتسلم هيئة الموانى والمنائر مالك السفينة بعد تسجيلها شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة فى سجل السفن ويجب الاحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة (م٩) . ولايجوز استعمال شهادة التسجيل إلا لتسيير السفينة فى ملاحة مشروعة ولايجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان نوعه (م١١).

وإذا اكتسبت ملكية السفينة فى الخارج أو فقدت شهادة التسجيل الأصلية أوهلكت فى الخارج ، كان لمالك السفينة الحصول على « شهادة تسجيل مؤقتة» تسرى لمدة أقصاها ستة أشهر من القنصلية المصرية بعد فحص المستندات المقدمة منه ، ويبطل مفعول هذه الشهادة بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى فيه مكتب تسجيل (م١٥ ، ١٧) .

ويجوز لمصلحة الموانى والمنائر أن تصدر « شهادة تسجيل مؤقتة» تكون نافذة المفعول لرحلة واحدة أو أكثر ولمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد إذا رأت إمكان استيفاء المستندات المقدمة فيما بعد . على أنه اذا لم تستوف الاجراءات والمستندات المطلوبة لتسجيل السفينة خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة

تسجيل مؤقتة تشطب السفينة . ولوزير النقل مد فترة السنتيين المشار اليهما فترة أخري مماثلة وتجديد شهادة التسجيل المؤقتة اذا ثبت أن عدم استيفاء الاجراءات والمستندات المطلوبة خلالها يرجع لأسباب قهرية لادخل لإرادة المالك فيها(م ١٦ معدلة بقانون ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ وقانون ٨٠ لسنة ١٩٦٨) . وروعى فى تخويل وزير النقل مد فترة السنتيين فترة أخرى مماثلة أن بعض السفن يتعذر عليها تقديم شهادة شطب السفينة من سجل السفن الأجنبية في مدة السنتين لطول الاجراءات التى يستغرقها هذا الشطب فى البلد الأجنبى .

وإذا فقدت شهادة التسجيل أو فقدت ، فتصدر مصلحة الموانى والمنائر شهادة تسجيل (بدل فاقد) بعد التثبت من فقدها أو هلاكها (م١٧) .

٦٤- **تغيير بيانات السجل** : ولكى يكون السجل صورة صادقة لحالة السفينة توجب المادة ١٢ من القانون على مالك السفينةأو مجهزها أو ربانها أن يبادر إلى ابلاغ مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل فوراً بالكتابة أى تغيير فى البيانات الواردة فى سجل السفن ويؤشر بهذا التغيير فى السجل وفى شهادة التسجيل .

٦٥- **شطب التسجيل** : وتقوم مصلحة الموانى والمنائر بشطب تسجيل السفينة فى الأحوال الآتية :

١- إذا غرقت السفينة أو احترقت أو كسرت أو استولى عليها العدو أو هلكت (م١٤ فقرة ١) . ويجب على المالك أو المجهز أو الربان ابلاغ مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل فى الحال وإعادة شهادة التسجيل اليها اذا كان ذلك ممكنا .

٢- إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي (م١٤ فقرة ٢) . وفى هذه الحالة يجب ابلاغ مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل ذلك وإعادة شهادة التسجيل اليها . فاذا حدث هذا الانتقال فى الخارج سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية .

٣- إذا لم تراع الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة

بالطلاب البحريين والتى يعينها قرار من وزير المواصلات (م١٠) وقد صدر هذا القرار فى٢٠ يونيه ١٩٥١ ثم ألغي وحل محله القرار رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ [١].

٤- إذا لم تستوف الاجراءات والمستندات المطلوبة لتسجيل السفينة خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقتة (م١٦ معدلة) .

٥- إذا صدر حكم قضائى بالشطب لتخلف المالك أو المجهز أو الربان عن القيام بالالتزامات التى يفرضها قانون التسجيل (م٢٧).

الفرع الثالث
آثار التسجيل

٦٦- **شهادة التسجيل وقيمتها القانونية** : اذا سجلت السفينة فإنه تسلم لمالكها كما تقدم شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة فى سجل السفن . ولهذه الشهادة قيمتها القانونية من وجوه ثلاثة :

١- فشهادة التسجيل هى الوثيقة الأساسية التى تثبت بها جنسية السفينة المصرية ، لأن الدولة لاتعطى هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلا جميع الشروط التى يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية المصرية . والعلم ولو أنه علامة مادية ظاهرة تدل علي جنسية السفينة ، إلا أنه لايمكن أن يقوم وحده سندا للجنسية ، إذا قد ترفع السفينة علما لايكون لها الحق فى رفعه ، وقد تؤذن السفينة فى رفع علم غير الذى تخوله اياها جنسيتها.

٢- وتحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تحويه من بيانات عن اسم السفينة وحمولتها وأوصافها واسم مالكها وعنوانه وميناء التسجيل واسم الربان ، وبوجه عام جميع البيانات التى تعين السفينة تعيينا كافيا .

٣- وتقوم شهادة التسجيل أخيرا سندا رسميا على ملكية السفينة ، إذ أنها لاتصدر إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للسفينة بناء على الوثائق المقدمة .

---

(١) أنظر ماسبق بند ٤٧ .

٦٧ - اثر قيد التصرف أو عدم قيده فى سجل السفن : قصد بادخال نظام تسجيل السفن فى مصر لامراقبة استيفاء السفينة لشروط الجنسية فحسب، بل تحقيق شهر مايرد عليها من تصرفات أيضا . ولم يبين قانون سجل السفن الآثار المدنية التى تترتب على عدم قيد [١] التصرف الوارد على السفينة فى سجل السفن مما أثار جدلا حول طبيعة هذا القيد وآثاره فى ظل التقنين البحرى الملغى. على أن الوضع تغير بعد صدور التقنين البحرى الجديد ، إذ نصت المادة ١١ فقرة ٣ منه على أن التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة [٢] لا تكون نافذة بالنسبة إلى الغير مالم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص .

---

(١) القيد inscription هو الشكل الوحيد الذي يتناسب مع طبيعة نظام سجل السفن بوصفه من قبيل نظام الشهر العينى ، ويتحصل القيد في اثبات ملخص التصرف الوارد علي السفينة في الصفحة الخاصة بها في السجل . أما في ظل نظام الشهر الشخصي فيجب تسجيل transcription التصرف برمته علي الأقل بالنسبة للتصرفات الانشائية .

(٢) على « سفينة مسجلة » ليكون النص أكثر دقة .

الفصل الرابع
ملكية السفينة

٦٨- السفينة منقول ، ولذا فإنها تخضع لأحكام الملكية المنقولة بوجه عام . على أن السفينة ، وإن كانت منقولا ، إلا أن كسب ملكيتها يختلف فى بعض أسبابه عن كسب ملكية المنقول حتى يكاد يشبه كسب ملكية العقار. وبجانب أسباب كسب الملكية المقررة فى القواعد العامة ، يوجد سببان خاصان لكسب ملكية السفينة فى القانون البحرى هما ترك السفينة للمؤمنين وسنعرض له عند دراسة التأمين البحرى ، والاغتنام البحرى وهو ضبط سفن العدو والسفن المحايدة التى تخرق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة ومحل دراسته فى القانون الدولى العام . وسنعرض فى هذا الفصل لثلاثة أسباب من أسباب كسب ملكية السفينة هى البيع ، والحيازة ، والبناء .

الفرع الأول
بيع السفينة

٦٩- **تعريف العقد وصفته التجارية** : بيع السفينة عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشترى ملكية السفينة فى مقابل ثمن نقدى .

ويعتبر بيع السفينة أو شراؤها عملا تجاريا بنص المادة الثانية من التقنين التجارى. بيد أن بيع السفينة أو شراءها لايعتبر عملا تجاريا إلا إذ كان بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقا للضابط العام فى الأعمال التجارية. وعلى هذا إذا با ع شخص سفينة ورثها أو اشترى شخص سفينة للنزهة ، فلا يعد العمل تجاريا بالنسبة إليه .

المبحث الأول
أركان العقد الموضوعية

٧٠- يجب أن تتوافر فى عقد بيع السفينة الأركان العامة للعقد وهى الرضاء والمحل والسبب والثمن. وتطبق فى هذا الشأن القواعد القانونية العامة. وسنقتصر على بيان سلطة الربان فى بيع السفينة وحكم بيع السفينة المصرية إلى

أجنبي .

٧١- **بيع الربان للسفينة** : لما كانت نيابة ربان السفينة عن مالكها نيابة عامة لاتجيز له التصرف ، فإنه ليس للربان أن يبيع السفينة دون إذن خاص من مالكها وإلا وقع البيع باطلا لمصلحة المشترى باعتباره بيعا لملك الغير (م٤٦٦ مدنى) وغيرنافذ فى حق المالك فضلا عن تعرض الربان للحكم عليه بالتعويض. وجاء نص المادة ١٠٦ بحرى جديد صريحا فى أنه « لايجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها » . ومع ذلك كانت المادة ٥٢ بحرى (ملغى) تجيز للربان أن يبيع السفينة ولو لم يكن مزودا بوكالة خاصة من المالك إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة . ولم تعد لهذا الحكم نفس الأهمية العملية التى كانت له فيما مضى بسبب سهولة الاتصال بمالك السفينة .

٧٢- **بيع السفن المصرية إلى أجنبي** : تعمد الدول عادة زمن الحرب إلى حظر بيع سفنها الوطنية للأجانب حتى تكون قادرة على سد حاجاتها الحربية والمدنية عن طريق سفنها الخاصة . وقد صدر فى مصر عند بدء الحرب العالمية الثانية الأمر العسكري رقم ١٥ فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٣٩يحظر بيع السفن المصرية سواء فى مصر أو فى الخارج إلى حكومة أجنبية أو أى شخص أجنبى طبيعى أو معنوى إلا بعد الحصول على إذن من السلطة القائمة على تنفيذ الأحكام العرفية ، وإلا كان البيع باطلا فضلا عن معاقبة البائع بغرامة لاتتجاوز ألف جنيه مع جواز مصادرة السفينة ، فإذا كانت السفينة بحيث لايتيسر وضع اليد عليها فإن المحكمة تحكم بغرامة اضافية لاتتجاوز ماتقدره للسفينة .

وعندما انتهت الحرب استبقى القانون رقم ١٠٩ لسنة ١٩٤٥ الخاص بالغاء الأحكام العرفية الأمر العسكرى رقم ١٥ لسنة ١٩٣٩ سالف الذكر على أن يتولى وزير المواصلات منح الإذن المنصوص عليه فى ذلك الأمر . وقصد من استمرار حظر بيع السفن المصرية للأجانب صيانة البحرية التجارية المصرية وهى لاتزال فى طور التكوين . ثم جاءت المادة ١٢ فقرة ١ من التقنين البحرى الجديد وقضت بأنه لايجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل .. إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص ، ثم نصت الفقرة الثانية من ذات المادة على أن يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة

آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف هذا الحظر . ولما كان هذا الحظر متعلقا بالنظام العام فإن يترتب على مخالفته بطلان التصرف بطلانا مطلقا رغم عدم النص الصريح على ذلك .

المبحث الثانى

أركان العقد الشكلية

٧٣- **الرسمية** : ليس بيع السفينة من العقود الرضائية التى تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقين، بل هو عقد شكلى لا ينعقد إلا إذا كان بورقة رسمية. وفى ذلك كانت المادة الثالثة من التقنين البحرى الملغى تقول « بيع السفينة كلها أو بعضها بيعا اختياريا يلزم أن يكون بسند رسمى سواء حصل قبل السفر أو فى أثنائه وإلا كان البيع لاغيا ». ثم تكرر النص على هذا الحكم فى المادة ١١ فقرة ١ من التقنين البحرى الجديد بقولها «(١) تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة . (٢) فإذا وقعت هذه التصرفات فى بلد أجنبى وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية فى هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلى المختص» .

ولا يرجع اشتراط الرسمية فى عقد بيع السفينة إلى ضرورة حماية البائع ولفت نظره إلى خطر التصرف الذى يقدم عليه كما هو الشأن بالنسبة إلى الراهن فى عقد الرهن الرسمى وبالنسبة إلى الواهب فى عقد الهبة . وإنما شرعت الرسمية لتتحقق السلطات العامة من توافر شروط الجنسية فى السفينة للصلة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيتها كما تقدم .

ولا تلزم الرسمية إلا فى بيع السفن سواء أكانت سفنا تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة وأيا كانت أبعادها [١] ، وسواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أم بالملاحة لأعالى البحار [٢] . أما بيع مراكب الملاحة الداخلية فلا يخضع لشرط الرسمية .

---

(١) قارن استئناف مختلط ٢٢ فبراير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٧٠ .

(٢) نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض س١٠ ص٣٩٥ .

وبيع السفينة الاختيارى هو الذى تجب فيه الرسمية . أما بيع السفينة جبريا ، كبيعها بعد الحجز عليها أو بيعها لعدم إمكان قسمتها أوبيعها ضمن أموال المفلس ، فلايشترط فيه الرسمية .

والرسمية ركن فى العقد لايقوم بدونها . فاذا لم يحرر البيع فى ورقة رسمية كان باطلا بطلانا مطلقا [1] ، وجاز لكل ذى مصلحة أن يتمسك به ، وللمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها .

المبحث الثالث

آثار البيع

٧٤- **نقل الملكية وشهر البيع** : إذا أفرغ العقد فى القالب الشكلى المطلوب فلا يترتب على ذلك أثره فى نقل ملكية السفينة بالنسبة إلى الغير إلا إذا تم شهر البيع فى سجل السفن (م١١ فقرة ٣) وفقا لما سلف بيانه عند دراسة تسجيل السفن [2] .

٧٥- **التسليم والضمان** : ويلزم البائع بتسليم السفينة للمشترى فى الميعاد المتفق عليه وبالحالة التى كانت عليها وقت البيع . كما يلتزم بضمان الاستحقاق والعيوب الخفية تطبيقا للقواعد العامة .

٧٦- **ضمانات البائع** : ويتمتع بائع السفينة بالضمانات التى تخولها القواعد العامة بائع المنقول لاستيفاء الثمن . فله الحق فى حبس السفينة حتى يستوفي مايستحقه (م٤٥٩ مدنى) ، وله الحق فى طلب فسخ البيع واسترداد السفينة (م١٥٧ مدنى) . ولم يكن التقنين البحرى القديم يقتصر على الضمانات المقررة فى القواعد العامة بل كان يمنح بائع السفينة امتيازا بحريا خاصا على السفينة (م٥ فقرة ٨) . وقد ألغى هذا الامتياز البحرى الخاص بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

---

(١) نقض مدنى ٧ مايو ١٩٥٩ مشار إليه .

(٢) راجع بند ٦٧ .

الفرع الثانى
الحيازة فى السفن

٧٧- عدم سريان قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على السفن : تقضى المادة ٩٧٦ مدنى بأن من حاز منقولا بسبب صحيح فإنه يصبح مالكا له إذا كان حسن النية وقت حيازته . فهل تسرى هذه القاعدة على السفن ؟

قد يقال إن السفينة منقول مادى ، ومن ثم تخضع لحكم هذه القاعدة شأنها فى ذلك شأن سائر المنقولات المادية . ولكن الاجماع منعقد على عدم سريان قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على السفن [1] . وذلك لأن هذه القاعدة تتطلب لتطبيقها حسن نية الحائز وقت حيازته واعتقاده أنه يتلقى المنقول عن مالكه . والمشترى من الحائز محق فى اعتقاده أنه يشترى من المالك، لأن الوضع العادى للأمور هو أن يكون المنقول فى حيازة مالكه . كما أن المشترى لن يستطيع التحقق بيقين من ملكية البائع . أما السفينة فمن الميسور التحقق من ملكية بائعها بالرجوع إلى سجل السفن مما يرفع عن المشترى من غير المالك وصف حسن النية ويفقده الحق فى التمسك بحكم القاعدة . إذ أن المشترى للسفينة من غير مالكها لايخرج عن أن يكون سيئ النية يعلم أنه يشترى من غير المالك ، أو يكون قد أهمل فى التحقق من ملكية البائع فيكون قد ارتكب بذلك خطأً جسيما يستوى وسوء النية . وليس له فى الحالتين أن يستند إلى قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لفقدانه شرط حسن النية .

يضاف إلى ذلك أن هذه القاعدة إنما قصد بها حماية المعاملات التجارية وتيسير تداول المنقولات المادية ، فى حين أن السفن غير معدة للتداول والبيع كالمنقولات العادية بل هى معدة للقيام بالملاحة البحرية مما لامحل معه لتطبيق هذه القاعدة عليها . ولذلك تنص المادة ٤ بحرى جديد على أنه « مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة ».

---

(١) استئناف مختلط ٢٧ يناير ١٩٠٩ ب ٢١ - ٢٣٥ ، نقض فرنسي ١٨ يناير ١٨٧٠ داللوز ١٨٧٠ - ١ - ١٢٧ ، وبقية الأحكام والمراجع المشار إليها في كتابنا «أصول القانون البحري» هامش (٣) صفحة ١٥٨ .

٧٨- **هل يجوز كسب ملكية السفينة بالتقادم ؟** : تكسب الحيازة ملكية المنقول ، في الأحوال التي يمتنع فيها الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، إذا استمرت دون انقطاع خمس عشرة سنة (م ٩٦٨ مدنى) ، فهل يسرى هذا الحكم على السفينة ؟.

أثارت هذة المسألة خلافاً بين الشراح : فرأى البعض [١] أن السفينة لايمكن كسب ملكيتها بالتقادم استناداً إلى أن القانون يشترط لنقل ملكيتها اتباع إجراءات معينة (الرسمية والشهر) ، وهذه الإجراءات جوهرية لا يمكن التجاوز أو الاستعاضة عنها ولو بالتقادم .

وذهب فريق آخر إلى جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم الطويل استناداً إلى أن المنقولات عامة يجوز كسب ملكيتها بالتقادم ، والسفينة مال منقول فلا محل لاستثنائها من هذا الحكم . هذا إلى أن العقارات يلزم لنقل ملكيتها إجراءات خاصة ، ولم يكن ذلك مانعا من كسب ملكيتها بالتقادم [٢] .

وعندما أنه لامحل لكسب ملكية السفينة بالتقادم فى ظل نظام تسجيل السفن وهو نظام سجل عينى تكون له قوة إثبات لصحة البيانات الواردة فيه، بمعنى أن كل ماهو مقيد فى السجل هو الحقيقة بالنسبة للغير . فمن أثبت اسمه فى السجل كمالك للسفينة ، يصبح فى مأمن تام من ادعاء أى مغتصب يزعم أنه تملك السفينة بالتقادم [٣] .

الفرع الثالث

بناء السفن

٧٩- **طريقتا بناء السفن** : لم يعرض التقنين البحرى القديم لعقد بناء السفينة على أهميته . ولذا لامناص لاستخلاص طبيعة هذا العقد من التمييز بين طريقتين من طرق بناء السفن :

---

(١) ريبير ، القانون البحري ، جزء ١ بند ٣٦٤ .

(٢) دانجون ، شرح القانون البحري جزء ١ بند ١٦٤ .

(٣)أنظر المادة ٢٧ من القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام السجل العيني وهي تنص علي عدم جواز التملك بالتقادم علي خلاف ماهو ثابت بالسجل .

١- فإما أن يتحقق بناء السفينة بطريق مباشر بأن يقوم المجهز نفسه ببناء السفينة ، فيشترى الأدوات والمهمات ويتعاقد مع المهندسين والعمال . ولاتثير هذه الطريقة صعوبة قانونية ، إذ أن السفينة تعد ملكا للمجهز منذ البداية .

٢-وإما أن يتحقق بناء السفينة بطريق غير مباشر بأن يتعاقد المجهز مع شخص آخر على بنائها مقابل ثمن معين ، فيستخدم متعهد البناء العمال ويشترى الأدوات والمهمات ويبنى السفينة طبقا للمواصفات الموضوعة . وهذه هى الطريقة المتبعة فى العمل منذ أن وجدت شركات وترسانات بحرية متخصصة فى بناء السفن . وتثير هذه الطريقة صعوبة قانونية خاصة بطبيعة العقد المبرم بين المجهز ومتعهد البناء .

٨٠- **طبيعة عقد بناء السفن** : وقد انعقد الإجماع فقهاً وقضاء على أن العقد الذى يربط بين المجهز ومتعهد البناء ليس عقد مقاولة يقدم فيه المتعهد عمله وفنه وخبرته تحت اشراف صاحب العمل ولحسابه وعلى مواد مملوكة لصاحب العمل ، وإنما هو بيع شئ مستقبل أو بيع تحت التسليم [١] يقوم فيه البائع بخلق السفينة من مواد مملوكة له وبالاستعانة بعمال يخضعون لإشرافه ويتعهد بتسليمها بعد الفراغ من بنائها ، أى أن البيع لايرد على المواد التى استخدمت فى البناء بل على السفينة بعد تمام بنائها .

ويتفرع على هذا التكييف أن ملكية السفينة لاتنتقل إلى المجهز طالب البناء إلا بتمام بنائها وتسليمها وأن متعهد البناء يظل مالكا للسفينة حتى ذلك الوقت. وبهذا التكييف أخذ التقنين البحرى الجديد فنصت المادة ١٤ منه على أن «تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولاتنتقل الملكية إلى طالب البناء إلابقبول تسلمها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق على غير ذلك».وعلى هذا إذا أفلس متعهد البناء فليس للمجهز استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا ، وإنما يقتصر حقه على التقدم فيها بما يدفعه من مبالغ على الحساب وبالتعويض عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد فيخضع لقسمه الغرماء[٢]. كما أن

(١) نقض فرنسي ٦ فبراير ١٩٥١ مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٥١ - ٢٧٣ ، ريبير جزء ١ بند ٣٧١ .

(٢) نقض فرنسي ٢٠ مارس ١٨٧٢ دلوز ١٨٧٢ - ١ - ١٤٠ .

السفينة تنتقل إلى المجهز محملة بالحقوق العينية (كالرهون) التى رتبها عليها متعهد البناء خلال فترة البناء [١] .

ومن الحكمة حتى يتجنب المجهز هذه النتائج أن يشترط صراحة فى العقد أن السفينة تنتقل ملكيتها جزءاً جزءاً كلما دفع قدر معين من الثمن ، أو أن يتفق على اعتبار الأقساط التى تدفع من الثمن قرضـاً لمتعهد البناء ثم يرتب رهن بحرى على السفينة لصالح المجهز ضمانـاً لهذا القرض حتي إذا بيعت السفينة بسبب افلاس المتعهد كان المجهز مطمئنا إلى استيفاء مادفعه باعتباره دائنا مرتهنا يتقدم غيره ، وإن كان هذا الحل لايسمح باسترداد ماتم بناؤه من السفينة [٢] .

٨١- **تجارية العقد** : ويعتبر عقد البناء السفينة عملا تجاريا بنص المادة الثانية من التقنين التجارى . بيد أن عقد بناء السفينة لايعتبر تجاريا دائما إلا بالنسبة إلى متعهد البناء الذى يشترى الأدوات والمواد ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها . أما بالنسبة إلى المجهز فإن العقد يكون تجاريا اذا تعلق الأمر بسفينة تجارية ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة .

٨٢- **اثبات العقد** : ولما كان عقد بناء السفينة بيعاً فقد ذهب البعض [٣] إلى القول بأن هذا العقد يجب أن يفرغ في القالب الرسمي . بيد أن هذا الرأى غير صائب لأن حكم المادة ١١ بحرى جديد [٤] قاصر على السفن التى اكتمل بناؤها مما لامحل معه لاشتراط الرسمية بالنسبة إلى السفينة فى دور البناء. بيد أن أهمية عقد بناء السفينة الذى يرد على مبالغ ضخمة ويحوى تفصيلات فنية معقدة لايمكن أن تعيها الذاكرة الانسانية يبرر اشتراط كتابة العقد . وهوما قررته المادة ١٣ بحرى جديد بقولها « لايثبت عقد بناء السفينة

---

(١) نقض فرنسي ١٠ يوليو ١٨٨٨ سيري ١٨٨٨ - ١ - ٤٣٠ .

(٢) حاول بعض الفقهاء أن يجنب المجهز مايتعرض له من أخطار فرأي أن بيع السفينة هو بيع معلق علي شرط واقف هو تمام بنائها . ورأي البعض الآخر أن السفينة تنتقل ملكيتها جزئيا أثناء البناء بقدر مايدفعه المجهز من الثمن . بيد أن هذه الآراء تستهدف النقد (أنظر كتابنا « أصول القانون البحري » بند ١٧٥) .

(٣) ليون كان ورينو ، شرح القانون التجاري ، جزء ٥ بند ١٥٧ .

(٤) يقابل المادة ٣ بحري ملغي .

وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة » . والكتابة والحال كذلك مشترطة للاثبات لا للانعقاد .

ويلاحظ أن التقنين البحرى الجديد يشترط الكتابة (الرسمية) للانعقاد فى كل تصرف يترتب عليه نقل ملكية السفينة أو انشاء حق عينى آخر على السفينة (م١١) ، وفى الرهن البحرى للسفينة (م٤١) . وعقد بناء السفينة لايقل أهمية عن العقود الأخرى . وكان يجب أن تنطبق عليه قاعدة اشتراط الكتابة للانعقاد من باب أولى بحيث يترتب البطلان على تخلف الكتابة .

٨٣- **التزامات متعهد البناء** : يلتزم متعهد البناء ، بوصفه بائعا ، بالتسليم والضمان . فيلتزم متعهد البناء بتسليم السفينة للمجهز فى الميعاد المتفق عليه وطبقا للمواصفات المتفق عليها . وإذا هلكت السفينة قبل التسليم كان الهلاك على متعهد البناء (م٤٣٧ مدنى) ، ولذلك جرت عادة شركات البناء على التأمين على السفينة بما فى ذلك مخاطر إنزالها فى البحر . ولاتسلم السفينة للمجهز إلا إذا كانت عائمة على سطح الماء ، وبعد تجربتها فى غالب الأحيان للتحقق من صلاحيتها للملاحة .

ويكون متعهد البناء ملزما أيضا بضمان العيوب الخفية . وتقول المادة ١٥ بحرى جديد على أن «يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها » . وتطبق على ضمان متعهد البناء للعيوب الخفية أحكام القواعد العامة فيما يتعلق بمعنى العيب الخفى وآثاره وكيفية تقديره .على أن المشرع البحرى عنى بالنص فى المادة ١٦ على انقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب وبمضى سنتين من وقت تسلم السفينة مالم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد اخفاء العيوب غشاً منه . ويلاحظ أن القواعد العامة تقضى بانقضاء دعوى الضمان بمضى سنة من وقت تسليم المبيع لا من وقت العلم بالعيب (م٤٥٢ فقرة ١ مدنى) ، وهو حكم أكثر تحقيقا لاستقرار التعامل . ويستثنى المشرع البحرى حالة غش متعهد البناء الذى يتعمد اخفاء العيب عن طالب البناء ،وفى هذه الحالة لاتنقضى دعوى الضمان إلا بمض خمسة عشر عاما تطبيقا للقواعد العامة .

وجدير بالذكر أن التقنين البحرى الجديد قضى فى المادة ١٧ بسريان أحكام ضمان العيوب الخفية فى التقنين (م١٥ ، ١٦) على العقود التى يكون محلها إجراء اصلاحات بالسفينة . ومن ثم يضمن متعهد الاصلاح بالنسبة للأجزاء التى قام بإصلاحها الخلو من العيوب الخفية ، كما أن دعوى الضمان تنقضى بمضى سنة من العلم أو بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة مالم يثبت أن متعهد الاصلاح قد تعمد اخفاء العيب غشا منه .

٨٤- **التزام المجهز بدفع الثمن** : وينحصر التزام المجهز فى دفع الثمن المتفق عليه . ويكون الثمن مستحقا وقت تسليم المبيع (م٤٥٧مدنى) .والغالب أن ينص فى العقد على دفع الثمن على أقساط أثناء البناء ، وقد رأينا ماينجم عن ذلك من أخطار فى حالة إفلاس متعهد البناء والوسائل التى يمكن الالتجاء اليها لحماية المجهز منها .

الفصل الخامس
الحقوق العينية التبعية على السفينة

٨٥- **تقسيم** : يتطلب الاستغلال البحرى نفقات باهظة وأموالا طائلة تجعل المجهز فى حاجة مستمرة إلى الائتمان . وتحقيقا لهذه الحاجة وتيسيرا للائتمان البحرى عنى المشرع البحرى بالحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية على السفينة التى تضمن الوفاء بحقوق الدائنين ، ووضع لها نظاما تتشابه فيه السفينة مع العقار إلى حد كبير . فقرر حقوق امتياز خاصة على السفينة تسمى بحقوق الامتياز البحرية ، وهى تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة فى أيه يد تكون كحقوق الامتياز على العقار ، فى حين أن حقوق الامتياز على المنقول يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية . كما أجاز رهن السفينة رهنا رسمياً يسمى بالرهن البحرى ، وهو لايستتبع انتقال الحيازة من الراهن إلى الدائن المرتهن كما هو الحال فى الرهن الرسمى على العقار [1].

ونتكلم عن حقوق الامتياز البحرية فى فرع أول والرهن البحرى فى فرع ثان .

الفرع الأول
حقوق الامتياز البحرية

٨٦- **فكرةالتقنينالبحرى** : ظل القانون البحرى يجهل نظام الرهن

---

(١) بدت حاجة المجهزين إلي الائتمان من قديم للحصول علي نفقات الرسالة البحرية ولعدم رغبتهم في المخاطرة فيها بكل أموالهم . ولتحقيق هذه الحاجة نشأ قرض المخاطرة الجسيمة أو القرض البحري وبمقتضاه يحصل المجهز علي مايلزمه من أموال بفائدة مرتفعة ، وفي مقابل ذلك يترتب للدائن ضمان علي السفينة وحمولتها ، علي أنه لايستوفي مايستحقه إلا إذا وصلت السفينة إلي بر السلامة . وقد عرض التقنين البحري الملغي للقرض البحري في الفصل العاشر (م ١٤٩ - ١٧٢) .

وقد فقد القرض البحري اليوم كل أهميته العملية بعد أن ظهر نظام الرهن البحري واطمأن المقرض في ظله إلي استيفائه لحقه أيا كان مصير الرسالة البحرية ، وبعد أن انتشر التأمين البحري وهو يؤدي نفس الوظيفة التي يؤديها القرض البحري في حماية المجهز من أخطار الرسالة البحرية ويفضله بأن المؤمن لايلزم بدفع مبلغ التأمين إلا إذا تحقق الخطر وحلت الكارثة . ولذلك لم تأخذ التقنينات الحديثة بوجه عام بنظام القرض البحري .

البحرى حينا من الدهر لم يكن لدائنى المجهز فيه أية وسيلة للحصول على حق عينى على السفينة يكفل لهم التتبع والأولوية . ولم يقف التقنين البحرى الملغى جامداً أمام هذا الموقف ، بل سارع إلى نجدة المجهز وأسرف فى منح الامتياز للدائنين الذين يتعاملون مع المجهز حتى يتيسر له سبيل الحصول على الائتمان. ومن ثم نصت المادة الخامسة منه على أحد عشر امتيازاً للديون المتعلقة بالاستغلال البحرى . وإذا كان المشرع البحرى قد ضاعف من حالات الامتياز، إلا أنه أراد التثبت من حقيقة الدين الممتاز حماية للدائنين العاديين ودرءاً للغش والتواطؤ ، فلم يجز التمسك بحق الامتياز إلا إذا ثبت بأوجه ثبوت معينة نصت عليها المادة السادسة من التقنين .

بيد أنه نشأ عن كثرة الامتيازات البحرية تنازع داخلى بين الامتيازات البحرية وامتيازات القانون المدنى تنازعاً زاده تعقيداً ماستقر عليه القضاء من أن امتيازات القانون المدنى يمكن أن ترد على السفينة .

وقد اقترن هذا التنازع الداخلى بتنازع دولى آخر بين قوانيين الدول المختلفة نظراً لأن السفينة تتحمل بامتيازات فى كل ميناء تمر عليه . وضاعف هذا التنازع الدولى اختلاف التشريعات اختلافا بينا فى مادة الامتيازات البحرية نظراً لتضارب فكرة كل تشريع عن الامتياز وترتيبه وانقضائه [1].

٨٧- معاهدة بروكسل المعقودة فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ : ورؤى من الضرورى وضع قواعد موحدة خاصة بحقوق الامتياز البحرية بغية القضاء على التنازع الذى يقوم بين التشريعات وتقوية الائتمان البحرى ، فأبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ .

وقد عمدت المعاهدة إلى تقسيم الامتيازات التى ترد على السفينة إلى طائفتين : الأولي ، وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التى تتقدم الرهن البحرى وحصرتها المعاهدة فى خمسة امتيازات لايجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها دعماً للقيمة الائتمانية للرهن البحرى

(١) أنظر عرض هذه التشريعات في مؤلفنا « أصول القانون البحري » بند ٧٢٢ .

حتى يترك للدائن المرتهن ضمان جدى لاستيفاء حقه . والثانية هى امتيازات الطبقة الثانية أو مايسمى بالامتيازات الداخلية وتركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتى فى المرتبة بعد الرهن البحرى .

وفيما يتعلق بتحديد الامتيازات الدولية التى تتقدم الرهن البحرى استمدت المعاهدة أحكامها من النظرية الأنجلوسكسونية التى تقضى بعدم منح الامتياز للديون التعاقدية التى يستطيع أصحابها الحصول على رهن بحرى ضمانا لها[1]، وتقرير الامتياز أصلا للديون غير التعاقدية التى لايمكن اشتراط ضمان اتفاقى خاص وقت نشأتها كتعويض التصادم ومكافأة الانقاذ .

أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات فقد أخذت المعاهدة بالنظرية الألمانية التى تعتبر كل رحلة تقوم بها السفينة وحدة قائمة بذاتها وتكونّ مجموعة مستقلة من الامتيازات بحيث إن الحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة تفضل الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة ، ولكنها أخذت بالنظرية اللاتينية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة .

على أن معاهدة ١٩٢٦ لم تعد تستجيب لحاجات العمل فى الوقت الحاضر بعد أن تيسر الاتصال السريع بين الربان والمجهز وتقدمت الامكانيات المصرفية . كما برزت حاجة المجهزين إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الاستغلال البحرى ، بل أيضا لبناء السفن ذات الحمولة الكبيرة مما يتطلب تحسين نظام الرهن البحرى وتحقيق خير شهر للحقوق المضمونة بالرهن. ولذلك ألغيت معاهدة ١٩٢٦ ، وحلت محلها معاهدة أخرى أبرمت فى بروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ صدقت عليها أربع دول فقط ولم تدخل دور النفاذ بعد . وقد أبرمت معاهدة جديدة ثالثة بشأن الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تحت رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحل محل المعاهدتين السابقتين .

٨٨- **القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١** : ولم تنضم مصر إلى معاهدة بروكسل المعقودة سنة ١٩٢٦ ولكنها أدخلت أحكامها فى التشريع الداخلى

(١) على عكس الحال فى التقنين البحري الملغي الذى كان يقرر امتيازا لمعظم هذه الديون كامتياز بائع السفينة وامتياز المؤمن نظير أقساط التأمين .

المصرى بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية، ونصت المادة ٣٠ من القانون على الغاء المادتين ٥و ٦ من التقنين البحرى وإلغاء جميع الأحكام المخالفة .

وتضمن التقنين البحرى الجديد تنظيما لحقوق الامتياز على السفينة فى المواد من ٢٩إلى ٤٠ وللرهن البحرى فى المواد من ٤١ إلى ٥٨ استقي أحكامه من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ . وبذلك يكون قد ألغى ضمنا القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

وسنقتصر على دراسة أحكام التقنين البحرى الجديد فى مباحث أربعة على الوجة التالى : الحقوق الممتازة ، محل الامتياز ، ترتيب الامتيازات ، آثار الامتياز ، وانقضاء الامتياز .

المبحث الأول

الحقوق الممتازة

٨٩- نصت المادة ٢٩ بحرى جديد على أن تكون الحقوق الآتية دون غيرها [1]ممتازة على السفينة .

١- **الحق الممتاز الأول** : « المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها » . وذلك لأنها مصروفات يفيد منها جميع الدائنيين .

٢- **الحق الممتاز الثانى** : « الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى ».

٣- **الحق الممتاز الثالث** : « الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة » . والديون الممتازة بهذه الفقرة

(١) لا أستصوب عبارة « دون غيرها » التي وردت في نص المادة ، حتي لايغلق الباب أمام المشرع لإضافة امتيازات جديدة علي السفينة بشرط أن ترد في المرتبة بعد الرهن البحري . ومن رأينا أنه يجوز للدائنين أن يتمسكوا فضلا عن ذلك بحقوق الامتياز المقررة في القانون المدني أو بنصوص خاصة علي أن ترد في المرتبة بعد الرهن البحري .

ولو أن مصدرها تعاقدى ، إلا أنه روعى فى خلع الامتياز عليها اعتبارات إنسانية هى الرأفة بالملاح ، فضلا عن أن هذا الأخير لايملك إكراه المجهز على تقديم ضمان اتفاقى خاص . ويضمن الامتياز كل مايستحقة الملاح نظير عمله من أجر ، ومصروفات العلاج والرد إلى الوطن ، والتعويضات المستحقة للملاح فى حالة الفصل التعسفى ، وغيرها من الديون الناشئة عن العقد .

٤- **الحق الممتاز الرابع** : « المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة » ، وذلك لأن سببها أعمال أو تضحيات تتم بقصد إنقاذ السفينة ، ولولاها لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين ، فمن العدل أن تكون ممتازة .

٥- **الحق الممتاز الخامس** : « التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التى تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الاصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة » .

والحقوق الممتازة المنصوص عليها فى هذه الفقرة تتعلق بمسئولية مالك السفينة أومجهزها قبل الغير والركاب والطاقم والشاحنين . وامتياز التعويضات المستحقة للشاحنين والركاب عن هلاك البضائع والأمتعة كان مقررا بمقتضى الفقرة الحادية عشر من المادة الخامسة من التقنين الملغى . إنما الجديد هو تقرير امتياز للتعويضات المستحقة عن التصادم والتلوث وحوادث الملاحة الأخرى والتعويضات عن الأصابات البدنية التى تصيب الركاب . ففى النظرية اللاتينية التى يعتنقها المشرع المصرى لايكون للمتضرر امتياز على الشئ مصدر الضرر ، لأن الامتياز صفة فى الدين ذاته وهو ضمان قانونى للدائن الذى لم يحصل على ضمان اتفاقى تيسيرا للائتمان ، أما الدين التقصيرى فلا يتمتع بامتياز لأن فكرة الائتمان غريبة عن تعويض الضرر . أما فى النظرية الأنجوسكسونية التى أخذ عنها هذا الحكم فإن للمتضرر امتيازاً على الشئ الذى نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة Lien بين الشئ والدين .

ويلاحظ أن الامتياز مقرر بمقتضى هذه الفقرة الخامسة للتعويضات عن

الاصابات البدنية التى تصيب الطاقم . ولاشك أن هذا الدين يعد ناشئا عن عقد العمل ويعتبر ممتازاً بمقتضى الفقرة الثالثة . بيد أنه نظراً للنص عليه صراحة فى الفقرة الخامسة يجب أن نعتبره ذا سبب مستقل وممتازاً فى المرتبة الخامسة .

٦- **الحق الممتاز السادس** : « الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أوغير مالك وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة أولغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من هذا القانون ».

والديون الممتازة وفقا لهذه الفقرة هى التى يسميها الانجليز disburses of the captain ، وتشمل بوجه خاص الديون الناشئة عن إصلاح السفينة أو توريد مهمات أو أدوات أو مؤن للسفينة . وهذه الديون ولو أن مصدرها تعاقدى إلا أنه روعى فى خلع الامتياز عليها أن أصحابها قد يجهلون حقيقة المركز المالى للمجهز ولايمكن إكراههم على إنشاء رهن لضمان حقوقهم ، وأن الربان لن يستطيع أن يحصل على أى ائتمان فى الخارج لو لم يتقرر هذا الامتياز .

ولاتعتبر الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها ممتازة إلا إذا توافرت الشروط الآتية :

١- أن تكون العقود والعمليات التى تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو باشرها خارج ميناء تسجيل السفينة حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالى للمجهز . أما العقود والعمليات التى تجرى فى ميناء تسجيل السفينة حيث يمكن التحقق من المركز المالى للمجهز فلا يثبت الامتياز للديون الناشئة عنها .

٢- أن تكون العقود والعمليات قد أبرمها الربان أو باشرها بسبب حاجة حقيقية لصيانة السفينة أو متابعة السفر . ومن ثم فإن الامتياز لايضمن مصروفات تحسين السفينة .

٣- أن يكون الربان قد تصرف فى حدود سلطاته القانونية ، فإذا جاوزها ارتفع وصف الامتياز عن الدين .

فإذا توافرت هذه الشروط قام الامتياز . ولايهم بعد ذلك ما اذا كان الربان مالكا للسفينة أوغير مالك ، وما إذا كان الدين مستحقا لمتعهدى التوريد أو الاصلاح أو المقرضين أو لمتعاقدين آخرين .

وتقرر المادة ٢٩ فقرة ٦ بحرى جديد امتيازاً جديدا لم يكن له مقابل فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ويتعلق بالديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من القانون وهى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة [١].

٩٠- اعفاء حقوق الامتياز البحرية من أوجه الثبوت الخاصة : كانت المادة السادسة من التقنين البحرى الملغى تنص على أنه لايجوز العمل بمقتضى الامتياز المقرر للديون المبينة فى المادة الخامسة منه إلا إذا ثبتت هذه الديون بأوجه ثبوت معينة . بيد أن المادة الثانية من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ أعفت حقوق الامتياز من أوجه الثبوت الخاصة التى كانت تنظمها المادة السادسة من التقنيين الملغى ونصت صراحة على عدم خضوع الامتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالإثبات ، وذلك فيما عدا الأحوال التى يحدد لها القانون إجراءات خاصة أو أوجه ثبوت معينة . ثم جاء التقنيين البحرى الجديد فلم يتطلب أى شرط خاص بالأثبات (م٣٠) .

المبحث الثانى

محل الامتياز

٩١- تترتب حقوق الامتياز البحرية على الذمة البحرية التى تشمل السفينة وأجرة النقل وملحقات السفينة وأجرة النقل ، بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استغلالها .

(١) تقرر المادة ٣٩ بحري جديد للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه ، ولها بيعه إداريا بالمزاد والحصول علي دينها من الثمن بالأفضلية علي الدائنين الآخرين ، ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة المختصة .

٩٢- (أ) **السفينة** : تترتب حقوق الامتياز على السفينة (م٣١ فقرة ١). وذلك بغض النظر عما إذا كان من يستعمل السفينة هو مالكها أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلى إلا إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية (م٤٠) . أى أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذى يستغل السفينة ، فلا يهم ماإذا كان مالكا للسفينة أو غير مالك . وهذا الحكم نتيجة منطقية لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها . وليس الأمركذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز فى القواعد العامة التى لاترد إلا على الأموال المملوكة للمدين .

٩٣-(ب) **أجرة النقل** : وتترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين (م ٣١ فقرة ١) . فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة ، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التى حدث خلالها التصادم . والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية أى المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة .

على أنه مراعاة لرجال الطاقم يترتب الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وباقى الأشخاص المستخدمين فى السفينة على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد (م ٣١ فقرة ٢) .

ويبقى حق الامتياز على أجرة النقل مادامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك (م٣٣) . فإذا أريد التمسك بالامتياز على الأجرة وجب توقيع حجز ما للمدين لدى الغير عليها تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك . أما إذا حصلت الأجرة ودخلت فى ذمة المالك انتفى حق الامتياز عليها . ولايستطيع الدائن الممتاز أن ينعى على المدين بالأجرة أنه قد وفى بدينه متجاهلاحقه مادام هذا الحق مستترا.

وتعد أجرة سفر الركاب فى حكم أجرة النقل (م٣٢ فقرة ٢) ، ويجب أن تكون أجرة سفر الركاب مستحقة الدفع أو أن تكون تحت يد الربان أو ممثل المالك حتى يمكن أن تكون محلا للامتياز ، وإن كان الغالب أن تدفع أجرة

السفر مقدماً مما يفقد الامتياز على هذه الأجرة مضمونه .

٩٤- (ج) **ملحقات السفينة وأجرة النقل** : ويرد الامتياز ثالثا ، وفقا لنص المادة ٣١ فقرة ١ من القانون ، على ملحقات السفينة وأجرة النقل . وهى ديون تحل فى الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها . ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل مايأتي (م٣٢ فقرة ١) :

(١) التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل .

(٢) التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها [1] أو عن خسارة أجرة النقل .

(٣) المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الانقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

ويبقى حق الامتياز على هذه الملحقات مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك (م ٣٣) .

وتقرير الامتياز على التعويضات فكرة غريبة عن القانون المصرى . حقا إن هذا القانون يمنح الدائن دعوى مباشرة في بعض الحالات ، ولكنه لايعرف امتيازاً على التعويضات . وقد راعى المشرع البحرى فى هذا الحكم الجديد أن هذه التعويضات أو الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الذمة البحرية أو يجب أن تضاف إليها .

ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة (م٣٢ فقرة ٣) ، وذلك لأن هذه الحقوق لاتعتبر جزءا من الذمة البحرية فلا يمتد إليها ضمان الدائن الممتاز .

---

(١) أما إذا أصلحت الأضرار التي لحقت بالسفينة ، فإن ضمان الدائنين يستعيد قيمته ، ومن الطبيعي حينئذ أن لايخصص التعويض للدائنين الممتازين بل يعود لمن قام بالإصلاح أو أنفق عليه .

٩٥- **استبعاد مبالغ التأمين** : ويلاحظ أن القانون المدنى يقضى بأنه إذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلا بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين (م ٧٧٠ و ١١٣٥ مدنى) . ولكن الشارع البحرى استبعد التأمين من ضمان الدائن الممتاز لأنه ليس عنصراً من عناصر الذمة البحرية من جهة ، ولأن الشارع أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين إذا اتفق على ذلك صراحة فى عقد الرهن (م٤٣ فقرة ٢) وأن يجنبه مزاحمة الدائنين الممتازين عليه من جهه أخرى .

المبحث الثالث

ترتيب الامتيازات

٩٦- **ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة** : أخذ القانون فى ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظرية الألمانية وهى تقضى بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكوّن مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة . وكل مجموعة تتقدم السابقة عليها . ومن ثم نصت المادة ٣٥ فقرة ١ بحرى جديد على أن « الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة » .

ومع ذلك فللقاعدة المتقدمة استثناء خاص بالديون الناشئة عن عقد عمل بحرى واحد يتعلق بعدة رحلات ، إذ أنها تستوى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة (م ٣٥ فقرة ٢) وذلك مراعاة لرجال الطاقم وحماية لهم .

٩٧- **ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة** : أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة ، فقد أخذ القانون بالنظرية اللاتينية . ومن ثم نصت المادة ٣٤ منه على أن « ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدةوفقا للترتيب الوارد فى المادة ٢٩ من هذا القانون وتكون للديون المذكورة فى كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها » .

ومع ذلك فللقاعدة المتقدمة استثناء يتعلق بامتياز المكافآت المستحقة عن المساعدة والانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة وامتياز الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر ، إذ أن هذه

الامتيازات ترتب وفقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها (م ٣٤ فقرة ٣). فلو فرض أن السفينة قدمت اليها المساعدة مرتين فى رحلة واحدة ، فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه رغم أن دينها متعلق برحلة واحدة وممتاز بمقضى فقرة واحدة . والحكمة من هذا الاستثناء واضحة ، لأنه لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .

المبحث الرابع

آثار الامتياز

٩٨- **حق التقدم وحق التتبع** : يخول الامتياز الدائن الممتاز الحق فى أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التالين له فى المرتبة ، وفى أن يتقدم كذلك الدائنين المرتهنين للسفينة (م ٥٠) .

ويكون للدائن الممتاز أيضا أن يتتبع السفينة فى أية يد كانت (م٣٦) ، مثله فى ذلك مثل الدائن الممتاز على العقار ، فى حين أن حقوق الامتياز على المنقول فى القواعد العامة يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية .

المبحث الخامس

انقضاء الامتياز

٩٩- تنقضى حقوق الامتياز البحرية بالطرق الآتية :

١- **البيع الجبرى** (م٣٧ فقرة أ) : إذيترتب على بيع السفينة جبراً تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن ، لما تحوطه من ضمانات كافية لحقوق الدائنين .

٢- **البيع الاختيارى** : إذا انتقلت ملكية السفينة إلى الغير فلا يترتب على ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها بل إن للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة فى أيه يد كانت (م٣٦) . غير أن تحميل السفينة بحق تتبع لصالح الحقوق الممتازة يتضمن خطرا على من تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم

بما يثقلها من حقوق امتياز لم يكن مقدوره الوقوف عليها مقدماً نظراً لطابعها المستتر وعدم خضوعها للشهر .ومن ثم نصت المادة ٣٦ فقرة (ب) على انقضاء حقوق الامتياز البحرية بمضى ستين يوما من تاريخ شهر عقد البيع فى سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن مالم يكن قد دفع ، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور بمعارضتهم فى دفع الثمن .

ويلاحظ أن التطهير سالف الذكر لايمس الامتياز فى وروده على أجرة النقل أو الديون الأخرى المعتبرة فى ملحقات السفينة والأجرة لأنها لاتدخل عادة فى البيع .

٣- **التقادم** : وتنقضى حقوق الامتياز على السفينة بالتقادم السنوى فيما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضى بمضى ستة شهور(م٣٨ فقرة ١) . وإذا انقضت هذه المدة ، فإن الدائن يحتفظ بحقه فى الدين ولكنه لن يكون ممتازاً .

ويسرى التقادم فى الأصل من الوقت الذى يصبح فيه الدين مستحق الأداء . على أن المشرع لم يقنع بذلك بل أورد فى المادة ٣٨ من القانون الميعاد الذى يبدأ منه سريان التقادم فى بعض الحالات قطعا لكل نزاع محتمل .

ومدة السنه أو نصف السنة التى ينقضى بها حق الامتياز هى مدة تقادم حقيقى تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى اقواعد العامة . على أن القانون (م٣٨فقرة أخيرة) أضاف اليها حالة تعذر حجز السفينة المترتب عليها الامتياز فى المياه الأقليمية المصرية ، إذ تمتد مدة التقادم فى هذه الحالة إلى ثلاث سنوات من وقت نشأة الدين . ولايتمتع بهذا الامتداد إلا الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية تعامل رعايا جمهورية مصر بالمثل . وهذا الحكم مقتبس من التشريع الأنجليزى الذى يأخذ بتشخيص السفينة ويعتبر دعاوى الدائنين بسبب السفينة بوجه عام دعاوى عينية تتعلق بالسفينة ، ويجيز توجيه المطالبة إلى السفينة ذاتها

لا إلى مالكها ، ولذلك يقضى بوقف التقادم إذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة لإمكان مقاضاتها بسبب وجودها فى المياه الأجنبية .

وانقضاء حق الامتياز بالتقادم مستقلا عن الدين المضمون حكم جديد غير معروف فى القانون المدنى الذى يعتبر الامتياز صفة فى الدين لاصقه به يظل قائما مابقى الدين المضمون بغير وفاء . بيد أن الشارع أراد أن يحمل الدائنين البحريين الممتازين على الإسراع فى المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديداً لائتمان المجهز .

٤- **انقضاء الدين المضمون** : ولاشك فى أن الامتياز بوصفه حقا تابعا ينقضى بانقضاء الدين المضمون وفقاً للقواعد العامة .

الفرع الثانى
الرهن البحرى

١٠٠- **تقرير الرهن البحرى** : السفينة منقول ، ولذا لم يكن فى الإمكان رهنها رهناً رسمياً مع بقاء الحيازة للراهن . إذ أن الرهن الرسمى لايجوز أن يرد إلا على عقار (م ١/١٣٠٥ مدنى) . وقد نشأ عن امتناع رهن السفينة رهناً رسمياً أن المجهز وثروته الرئيسية تتألف من السفن لم يكن فى مقدوره أن يحصل على الائتمان إلا عن طريق رهن سفينته رهناً حيازيا مما يتطلب خروجها من حيازته إلى يد الدائن المرتهن أو إلي يد عدل يرتضيه الطرفان فيحرم بذلك من استغلالها .

والواقع من الأمر أن عدم صلاحية المنقولات بوجه عام محلا للرهن الرسمى إنما ترجع إلى سببين جوهريين :

الأول : أن حق التتبع الذى يخوله الرهن الرسمى الدائن المرتهن يتعطل فى المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ومؤداها أن من حاز منقولا بحسن نية وسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية (م٢/٩٧٦مدنى) .

والثانى : أن الرهن الرسمى يقتضى شهره حتى ينفذ فى مواجهة الغير ،

والمنقولات بوجه عام لاتخضع لنظام معين للشهر نظراً لكثرتها وتماثلها وسرعة انتقالها من يد إلى أخرى ومن مكان إلى آخر .

وهذان السببان منتيان بالنسبة إلى السفينة . ذلك أن السفينة لاتخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، ومن ثم يمكن احترام حق الدائن المرتهن فى التتبع . كما أن القانون يوجب تسجيل السفينة وشهر التصرفات التى ترد عليها فى سجل السفن لما لها من ذاتية خاصة . ولما كان المعلول يدور مع العلة وجوداً وعدماً ، فليس ثمة مايمنع قانوناً من إجازة رهن السفينة رهناً رسمياً .

وقد عرف القانون الانجليزى نظام الرهن البحرى من زمن بعيد تحت اسم mort-gage كما أخذت به ألمانيا سنة ١٨٦١ . وتقرر فى التشريع الفرنسى بالقانون الصادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٤ المعدل بقانون ١٠ يوليو سنة ١٨٨٥ . وانتقل نظام الرهن البحرى من فرنسا إلى معظم البلاد .

على أن اختلاف التشريعات فى الرهن البحرى من شأنه أن يثير التنازع بينها . وقد انعقد الاجماع على أن القانون الواجب التطبيق فى مادة الرهن البحرى هو قانون علم السفينة . ومن ثم ينتج الرهن المرتب على السفينة وفقاً لقانون العلم أثره فى كل البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحرى . كما نصت معاهدة بروكسل الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية فى مادتها الأولى على أن الرهون البحرية التى تنشأ وتشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها فى الدول المتعاقدة الأخرى.

وقد ظلت مصر تجهل نظام الرهن البحرى زمنا طويلا حتى تقرر إدخاله فى التشريع البحرى المصرى بمقتضى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية فى القسم الثانى منه بمقتضى المواد من ١٣ إلى ٢٩ التى حلت محلها المواد من ٤١ إلى ٥٨ من التقنين البحرى الجديد .

ونلاحظ بادئ ذى بدء أن نظام الرهن البحرى يتشابه إلى حد كبير مع نظام الرهن الرسمى فى القانون المدنى . ولذلك نرى الرجوع إلى الأحكام الواردة فى القانون المدنى بشأن الرهن الرسمى كلما خلا قانون الرهن البحرى

من نصوص خاصة .

١٠١- ونقسم دراستنا للرهن البحرى إلى مباحث أربعة نعالج فيها على الترتيب إنشاء الرهن ، وشهره ، وآثاره ، وانقضاءه .

المبحث الأول

إنشاء الرهن البحرى

١٠٢- يترتب الرهن البحرى بمقضى عقد بين الراهن والدائن المرتهن . ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر أركان موضوعية من جهة ، كما يجب أن يفرغ العقد فى ورقة رسمية من جهة أخرى.

١٠٣- **الأركان الموضوعية** : يراعى أن بعض هذه الأركان الموضوعية كأن يكون الراهن مالكا للسفينة وأهلا للتصرف ، تسرى عليه قواعد القانون المدنى (م١٠٣٣) ولامحل لدراسته . وسنقتصر هنا على معالجة مايتعلق من هذه الأركان بالقانون البحرى .

١٠٤- **محل الرهن** : لايجوز أن يرد الرهن البحرى إلا على سفينة . أما المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية فيمتنع رهنها رهنا بحريا . على أن بعض التشريعات الأجنبية تجيز رهن المراكب رهنا تأمينيا أسوة بالسفن .

ويجوز رهن السفينة أيا كان تخصيصها أى سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة ، وأيا كانت حمولتها . على أن بعض التشريعات تتطلب حمولة معينة فى السفينة لجواز رهنها [١].

١٠٥- **رهن السفينة في دور البناء** : ويجوز رهن السفينة وهى فى دور البناء . وفى هذه الحالة يجب أن يسبق قيد الرهن إقرار فى مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب (م٤٤).

---

(١) من رأينا وضع حد أدني لحمولة السفينة التي يجوز رهنها هو عشرة أطنان لكيلا يتقرر الرهن علي مال زهيد القيمة لايتناسب ومايتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات ، وتمشيا مع التشريعات الحديثة.

ورهن السفينة فى دور البناء مفيد لمتعهد البناء إذ يسمح له بالحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء ، وهو مفيد للمجهز كضمان للدفعات التى قدمها للمتعهد على الحساب فيتفادى قسمة الغرماء فى حالة إفلاس الأخير .

١٠٦- **رهن السفينة المملوكة على الشيوع** : وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، فإن رهنها يكون بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع (م٤٢).

ويجوز للشريك أيضاً أن يرهن حصته فى السفينة (م ٤٣ فقرة ١) . على أن بعض التشريعات تشترط لصحة الرهن الصادر من أحد الشركاء لحصته الحصول على موافقة الأغلبية حتى لايتعذر رهن السفينة للمصلحة المشتركة لوجود رهون أخرى رتبها الشركاء على حصصهم لحاجتهم الخاصة .

١٠٧- **ملحقات السفينة** : ويمتد الرهن المرتب على السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها . على أنه يجوز للمتعاقدين أن يقصرا الرهن على السفينة ذاتها دون ملحقاتها .

وإذا صارت السفينة حطاما ، فإن الرهن يبقى عليه (م٤٣ فقرة ١) . وهذا تطبيق لمبدأ عدم تجزئة الرهن ومؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين ،كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها (م ١٠٤١ مدنى).

١٠٨- **استبعاد أجرة النقل والاعانات** : ولما كان الراهن يستبقى حيازة السفينة واستغلالها ، فإن الرهن المقرر على السفينة لايسرى على أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة (م ٤٣ فقرة ٢) . ويلاحظ فيما يتعلق بأجرة النقل أن حقوق الامتياز البحرية تترتب على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين كما قدمنا ، فى حين أن الرهن البحرى لايترتب عليها .

١٠٩- **استبعاد تعويضات الأضرار ومبلغ التأمين** : إذا هلكت السفينة أو تلفت فهل ينتقل الرهن إلى التعويض أو مبلغ التأمين الذى يترتب على ذلك؟.

تقضى المادة ١٠٤٩ مدنى بأنه إذا هلك العقار المرهون أو تلف لأى سبب كان ، انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذى يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين .

ولكن القانون البحرى لم يأخذ بمبدأ الحلول العينى فى هذا الشأن ، ونص صراحة على أن الرهن المقرر على السفينة لايسرى على التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين (م٤٣ فقرة ٢) .

على أن القانون البحرى وإن لم يأخذ بمبدأ الحلول العينى بقوة القانون فى تعويض التأمين ، إلا أجاز للراهن أن يحول حقه فى تعويض التأمين إلى الدائن المرتهن ، فنص على أنه يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين ، بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به (م ٤٣ فقرة ٢) . ولهذا الحكم أهميته إذا روعى أن السفن يؤمن عليها فى الغالب وأن حقوق الامتياز البحرية لاترد على تعويض التأمين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئنا إلى استيفاء مايستحقه فى حالة هلاك السفينة أو تلفها من مبلغ التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه .

١١٠- **الرسمية** : يشترط لانعقاد الرهن البحرى أن يكون بورقة رسمية مثله فى ذلك مثل الرهن الرسمى وإلا كان باطلاً بطلانا مطلقا . وفى ذلك تنص المادة ٤١ بحرى جديد « لاينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمى» .

ويتم توثيق الرهن البحرى فى أحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقارى والتوثيق ، وأمام القنصل (المصرى) فى الخارج .

١١١- **الرهن للأذن** : وليس ثمة مانع من أن يتضمن السند المنشئ للرهن البحرى شرط الإذن ، وحينئذ يترتب على تظهير السند انتقال حق الرهن إلى المظهر إليه ، ويجب التأشير باسم المظهر إليه (الدائن الجديد) فى قيد الرهن. وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٤٨ بحرى جديد .

المبحث الثانى

شهر الرهن البحرى

١١٢- **القيد فى سجل السفن** : يجب أن يشهر الرهن البحرى بطريق القيد حتى يكون نافذا فى حق الغير ممن له مصلحة فى عدم سريان الرهن فى مواجهته كمشتر للسفينة أو دائن مرتهن آخر أو دائن عادى.

ويقيد الرهن فى سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة ، وإذا وقع الرهن على سفينة وهى فى دور البناء فيقيد فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع فى دائرته مكان بناء السفينة (م ٤٥).

١١٣- **اجراءات القيد** : ويجب لاجراء القيد - وفقا لنص المادة ٤٦ - تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفينة ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب العقد وتشتملان بوجه خاص على مايأتي:

(١) اسم كل من الدائن والمدين ومحل اقامته ومهنته .

(٢) تاريخ العقد

(٣) مقدار الدين المبين فى العقد .

(٤) الشروط الخاصة بالوفاء .

(٥) اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

(٦) المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد .

ويثبت مكتب التسجيل محتويات القائمتين فى السجل ويسلم الطالب إحدى القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد . ويؤشر أيضا على شهادة التسجيل بحصول القيد (م ٤٧) .

١١٤- **تجديد القيد** : والقيد يحفظ الرهن البحرى لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه كما هو الشأن فى الرهن الرسمى(م ٤٩ بحرى جديد) .

ويلاحظ أن المادة ٢٠ فقرة ١ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الملغى كانت تقضى بأن القيد يحفظ الرهن البحرى لمدة خمس سنوات من تاريخ إجرائه فحسب ، وروعى فى تقصير المدة أن القروض البحرية لاتعقد عادة لأجل طويل نظرا للنقص السريع الذى يلحق السفينة . وكان الأفضل الابقاء على هذا الحكم فى التقنين البحرى الجديد .

ويبطل أثر القيد إذا لم يجدد فى سجل السفن قبل نهاية مدة العشر سنوات (م٤٩) . ويكون التجديد نافذ لمدة عشر سنوات من تاريخ إجراء التجديد لا من التاريخ الذى يزول فيه أثر القيد المجدد . وتجديد القيد واجب كل عشر سنوات حتى ينقضى الرهن .

١١٥- **شطب القيد** : وإذا انقضى الدين المضمون بالرهن بأى سبب من أسباب الانقضاء ، أو إذا انقضى الرهن وحده ببطلان أو فسخ أو بتنازل الدائن عنه ، أو إذا تقرر بطلان القيد لعيب فى الشكل ، ففى هذه الحالات ومايماثلها لامحل لاستبقاء القيد ، ويجوز للراهن وللغير ممن يضار ببقاء القيد أن يطلب شطبه .

ويحصل شطب القيد بأحد طريقين : إما بإقرار موقع من الدائن المرتهن ومصدق على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن ، وإما بمقتضى حكم إذا رفض الدائن شطب القيد اختيارا(م ٥٨) .

ولايكون شطب القيد بإزالته ، إنما يكون بتأشير علي هامش القيد مع ذكر السند الذي أجري الشطب بمقتضاه سواء أكان الإقرار الذي صدر من الدائن أو الحكم الصادر بالشطب .

المبحث الثالث

آثار الرهن البحرى

١١٦- إذا قيد الرهن البحرى أصبح ساريا فى حق الغير . فيكون للدائن المرتهن أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين والدائنين التالين له فى المرتبة ، كما يكون له أن يتتبع السفينة المرهونة وأن ينفذ عليها فى يد الحائز عليها .

١١٧ --**حق التقدم** : يستوفى الدائن المرتهن حقه قبل الدائنين العاديين ولكن بعد الدائنين الممتازين على السفينة مباشرة (م٥٠) . والديون الممتازة التى تتقدم الديون المضمونة برهن السفينة هى الديون الممتازة الخمسة المنصوص عنها فى المادة ٢٩ بحرى جديد .

ولما كان الرهن البحرى يجئ فى المرتبة بعد حقوق الامتياز البحرية مما يخشى معه عدم استيفاء الدائن المرتهن لحقه ، فقد حاول القانون الإنقاص من عدد الامتيازات البحرية ، كما قرر أن الامتيازات لاترد على مبلغ التأمين فى حين أنه أجاز الاتفاق عقد الرهن على أن يستوفى الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين .

وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة واحدة فيها كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ، واذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة (م ٥٠) .

١١٨ - **حق التتبع** : تنص المادة ٥١ بحرى جديد على أن الدائنين المرتهنين لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أية يد كانت . ويختلف حق التتبع الذى يخوله الرهن البحرى عن حق التتبع للدائن الممتاز في أن للدائن المرتهن أن يتتبع السفينة فى أية يد كانت مهما تسلسلت البيوع مابقى الدين المضمون كله أو بعضه قائما من غير وفاء نظراً لأن الرهن البحرى يشهر بطريق القيد فلا يتعرض الحائز لأيه مفاجأة أو مباغتة ، فى حين أن حق التتبع المخول للدائن الممتاز سريع الانقضاء نظرا لاستتاره وعدم خضوعه للشهر كما سلف القول .

١١٩ - **الحائز للسفينة المرهونة** : ويسمى من تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة والذى يباشر فى مواجهته حق التبع بالحائز .ويشترط فى الحائز شرطان :

١- أن تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز فى سجل السفن ، إذ يمتنع التصرف فى السفينة المرهونة بعد ذلك (م٥١) .

٢- ألا يكون مسئولا مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلا أو مدينا متضامناً (م. ١٠٦ مدنى) .

وإذا كانت السفينة فى يد حائز ، فعلى الدائن المرتهن قبل المضى فى الاجراءات أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الدين (م٥٤ فقرة١).

ولهذا الحائز ، وفقا للقواعد العامة ، الخيار بين أحد أمور أربعة : فإما أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن فى حقوقه ، أو يطهر السفينة من الرهن، أو يتخلى عنها ، أو يتحمل اجراءات الحجز والبيع . وتطبق فى هذا الشأن أحكام القانون المدنى المتعلقة بالرهن الرسمى . على أن لتطهير السفينة من الرهن أحكاما خاصة نص عليها القانون ونعرض لها فيما يلى .

١٢٠-**التطهيرالاختيارىللسفينة** : إذا أراد الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع ، وجب عليه - قبل البدء فى هذه الاجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه - أن يعلن جميع الدائنين المقيدين فى سجل السفن على يد محضر فى المحال المختارة فى قائمة القيد بما يأتى (م ٥٤):

(١) ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف .

(٢) قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين .

ويجب على الحائز أن يقرر فى نفس الوقت استعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فورا ، سواء أكانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة .

ويجوز لكل دائن فى مدى عشرة أيام من تاريخ الإعلان أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزاد مع التقرير بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف . ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى أحد الموانى المصرية وذلك لسماع الحكم بأجراء البيع بالمزاد (م٥٥) .

وإذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بطلب من هذا القبيل فللحائز أن يطهر

السفينة من الرهون بايداع الثمن خزانة المحكمة ، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب القيود دون اتباع أيه اجراءات أخرى (م٥٦) .

١٢١- **الرهن الواقع على حصة السفينة** : إذا كان الرهن واقعاً على حصة لاتزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز وبيع هذه الحصة . أما اذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة ، فيجوز للدائن بعد اجراء الحجز والحصول على أمر من المحكمة بيع السفينة بأكملها . ويجب على الدائن فى الحالتين أن ينبه على باقى الشركاء قبل بدء اجراءات البيع بخمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى إجراءات التنفيذ (م٥٢) .

وهذا الحكم نتيجة للمبدأ المنصوص عنه فى المادة ١٨ بحرى ومؤداه أن السيادة فى الشيوع البحرى هى لأغلبية الحصص وأن الرهن الذى يقع على أكثر من نصف السفينة لا يمكن أن يتقرر والحالة هذه إلا بموافقة الأغلبية .

١٢٢- **بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبى** : تنص المادة ٥٧ بحرى جديد على أنه إذا بيعت السفينة المرهونة بيعا اختياريا لأجنبى كان البيع باطلا مالم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن ، ويعاقب كل من يخالف هذا الحكم بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين . وروعى فى تقرير هذا الحكم أن بيع السفينة المرهونة لأجنبى يستتبع فقد جنسيتها المصرية فيتعرض الدائن المرتهن لتطبيق قانون أجنبى قد لا يعترف بحقه . كما أنه إذا تغير علم السفينة فإن نفاذ الرهون التى ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهون فى سجلات الدولة التى يتبعها العلم الجديد حتى تحتفظ هذه الرهون بمرتبتها بالنسبة إلى الرهون التى تترتب فى ظل العلم الجديد . من أجل ذلك تقرر بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبى ، إلا إذا تنازل الدائن المرتهن عن الرهن فى عقد البيع . ومتى تم هذا التنازل ، وقع بيع السفينة لأجنبى صحيحا بشرط الحصول على إذن من الوزير المختص إعمالا لحكم المادة ١٢ فقرة (١) بحرى جديد .

المبحث الرابع

انقضاء الرهن البحرى

١٢٣- ينقضى الرهن البحرى بنفس الأسباب التى ينقضى بها الرهن الرسمى فى القانون المدنى .

فهو ينقضى بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون بأى سبب من أسباب الانقضاء كالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الابراء أو التجديد أو التقادم .

وينقضى حق الرهن بصفة أصلية مستقلا عن الدين المضمون بأسباب مختلفة :

١- فهو ينقضى بالتطهير نهائيا بإيداع الثمن خزانة المحكمة (م٥٦) .

٢- وينقضى الرهن أيضا اذا بيعت السفينة بيعا جبريا بالمزاد العلنى ، إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن (م٥٣) .

٣ - وينقضى الرهن بالتنازل عنه .

٣- وينقضى الرهن أخيرا بهلاك السفينة المرهونة . على أن الرهن المقرر على السفينة أو على حصة فيها يبقى على حطامها (م٤٣) .

الفصل السادس
الحجز على السفينة

١٢٤ - الحجز على السفن نوعان تحفظى وتنفيذى . أما الحجز التحفظى فيقصد به منع السفينة من السفر بأمر سلطة قضائية مختصة . أما الحجز التنفيذى فيشمل حجز السفينة بناء على سند واجب التنفيذ تمهيدا لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها .

ويخضع الحجز على السفينة ، سواء أكان تحفظيا أو تنفيذيا ، لقواعد خاصة تختلف الى حد كبير عن القواعد العامة للحجز على سائر المنقولات ونتناولها فى فرعين أولهما خاص بالحجز التحفظى على السفن والثانى خاص بالحجز التنفيذى على السفن .

الفرع الأول
الحجز التحفظى على السفن[1]

١٢٥ - **أهميته** : اذا لم يكن بيد دائن المجهز سند تنفيذى بحقه يخوله توقيع الحجز التنفيذى على سفينه مدينه ، فإن له مع ذلك الحق فى توقيع الحجز التحفظى عليها متى خشى ارتحالها وافلات ضمانه من يده ليحول بينها وبين السفر حتى يتسنى له الحصول على سند تنفيذى بحقه واتخاذ مقدمات الحجز التنفيذى أو الحصول على كفالة أو ضمان كاف للوفاء بدينه .

والحجز التحفظى عى السفن كثير الوقوع وبوجه خاص بالنسبة إلى السفن الأجنبية ، ويهدف فى معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين .

---

(١) أنظر مقال المؤلف :

La saisie conservatoire des navires en Egypte et la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l ' unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer .

منشور في مجلة :

Bulletin de legislation et de jurisprudence Egyptiennes 1953 , p . 25 et 57 .

١٢٦ - **التنظيم التشريعي** : وقد عرض التقنين البحرى المصرى الملغى لأحكام الحجز التنفيذى على السفن (المواد ١٠ - ٢٩) . ولكنه لم يتكلم عن الحجز التحفظي عليها . ومع ذلك ذهب القضاء المصرى إلى تطبيق القواعد العامة للحجز التحفظى فى قانون المرافعات مع مراعاة بعض الأحكام التى تتفق مع طبيعة السفن [1] .

على أن بعض التشريعات قد وضعت نصوصا خاصة للحجز التحفظى على السفن . ونذكر منها على سبيل المثال القانون البلجيكى الصادر فى ٤ سبتمبر ١٩٠٨ وتقنين الملاحة الأيطالى الصادر سنة ١٩٤٢ (م ١٠٧٤ وما بعدها) .

١٢٧ - **المعاهدة الدولية الخاصة بالحجز التحفظى على السفن** : وقد اهتمت اللجنة البحرية الدولية بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن ، فأعدت فى مؤتمرها بباريس سنة ١٩٣٧ مشروع معاهدة للحجز التحفظى فى حالة التصادم . كما وضعت هذه اللجنة فى المؤتمر الذى عقدته بنابلى سنة ١٩٥١ مشروع معاهدة للحجز التحفظى على السفن بوجه عام . ثم عرض هذا المشروع الأخير على المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد فى بروكسل بين ٣ و ١٠ مايو سنة ١٩٥٣ واشتركت فيه مصر . وانتهى هذا المؤتمر بالموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التخفظى على السفن فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ .

وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ بالتحفظين الواردين فى المادة العاشرة منها ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .كما أخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بأحكام المعاهدة فى المواد من ٥٩ الى ٦٦ . وسنقتصر على دراسة الحجز التحفظى على السفن وفقا لأحكام المعاهدة الدولية والقانون المصرى بعد أن نحدد نطاق تطبيق كل منهما .

---

(١) استئناف مختلط ١٠ ابريل ١٩٢٩ ب ٤٢ - ٣٨٤ ، ٢٥ أبريل ١٩٠٠ ب ١٢ - ٢١٨ ، ١٥ يونيه ١٨٩٩ ب ١١ - ٢٨٥ ، ٤ مايو ١٨٩٣ ب ٥ - ٢٣٥ .

١٢٨ - **نطاق تطبيق كل من المعاهدة والقانون المصرى** : تنطبق أحكام المعاهدة ، وفقا لنص المادة الثامنة ، فى كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة . على أن الحجز على السفينة فى الدولة التى ترفع علمها ينطبق عليه القانون الداخلى لهذه الدولة بشرط أن يكون للحاجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فى هذه الدولة (م ٤/٨) .

أما بالنسبة لسفن الدول غير المتعاقدة فنجد نصا غريبا . ففى حين أن السفن الوطنية لا يجوز حجزها إلا للأسباب التى يجيزها القانون الداخلى ، وأنه بالنسبه لسفن الدول المتعاقدة لا يجوز الحجز عليها إلا لأحد الديون البحرية المنصوص عليها فى المعاهدة ، فإن سفن الدول غير المتعاقدة يجوز توقيع الحجز عليها بناء على هاتين الطائفتين من الأسباب مجتمعة (م٣/٨) .

ويخلص من ذلك أن الحجز على السفن المصرية فى مصر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فيها تسرى عليه أحكام القانون المصرى . أما الحجز على السفن المصرية فى مصر من شخص ليس له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسى فى مصر وكذلك الحجز على السفن الأجنبية سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم لدولة غير متعاقدة فى مصر فتنطبق عليه أحكام المعاهدة .

١٢٩ - **التحفظات** : ووفقا للمادة العاشرة من المعاهدة يجوز للدول المتعاقدة عند توقيع المعاهدة أو ايداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها :

(أ) بالحق فى عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذى يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها فى الفقرات (س) و (ع) من المادة الأولى (وهى المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيتها على الشيوع) وتطبيق قانونها الوطنى عليها .

(ب) وإما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذى يوقع فى اقليمها بسبب الديون المنصوص عليها فى الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهى الديون المضمونة برهن السفينة) . وبمقتضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة لا يجوز توقيع الحجز إلا على السفينة التى يتعلق

بها الدين دون أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين إذا كان الدين متعلقا بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو اذا كان مضمونا برهن بحرى على السفينة .

وقد أخذت مصر بالتحفظين سالفى الذكر الواردين فى المادة العاشرة من المعاهدة .

المبحث الأول

شروط الحجز

١٣٠ -الديون البحرية التى يجوز توقيع الحجز بمقتضاها طبقا للمعاهدة :
لا يجوز الحجز التحفظى على السفينة وفقا للمعاهدة إلا بمقتضى دين بحرى maritime claim . ويقصد بالدين البحرى ادعاء حق أو دين مصدره أحد الأسباب المبينة فى الماده الأولى . فيجب أن يكون الدين بحريا لإمكان توقيع الحجز بمقتضاه ، ولكن يكفى الادعاء بحق أو دين . فلا يشترط إذن أن يكون الدين محقق الوجود ، لأن هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز التحفظي مستحيلا في كثير من الحالات كما في حالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية . فدين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم . وعلي أية حال فإن مواعيد الاجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد إخطارها برفع الدعوي أن تبحر علي الفور وتتفادي المطالبة .كما لايشترط أن يكون الدين معين المقدار أو حال الأداء . فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده [١] وتتضمن المادة الأولي تعداداً لسبع عشرة حالة دون ضابط يجمع بينها . بيد أن المعاهدة راعت في الترتيب الطبيعة الشخصية أو العينية للحق المطالب به .

---

(١) استئناف القاهرة ٦ يناير ١٩٦٤ واستئناف المنصورة ١٥ مارس ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧١ ص٧٤١ .

(٢) في القانون الفرنسي بمقضي مرسوم ٢٤ فبراير ١٩٧١ المعدل لبعض أحكام قانون ٢٧ أكتوبر ١٩٦٧ الخاص بنظام السفن يجوز توقيع الحجز بمقتضي دين يظهر أن له أساسا من حيث المبدأ une créance paraissant fondée dans son principe .

فالديون الشخصية وردت في الحروف من (أ) إلي (ن) وهي :(أ) الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره ، (ب) الخسائر في الأرواح أو الاصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها ، (ج) مصاريف المساعدة والأنقاذ ، (د) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضي مشارطة أيجار أو غيرها ، (هـ) العقود الخاصة بنقل البضائع علي السفينة بمقتضى مشارطة إيجار أو سند شحن أو غير ذلك ، (و) هلاك السفينة والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها ، (ز) الخسائر المشتركة ، (ح) القروض البحرية ، (ط) قطر السفينة ، (ي) الارشاد ، (ك) توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها في أي جهة كانت، (ل) أنشاء السفينة أو اصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين ، (م) أجور الربان والضباط وأفراد الطاقم ، (ن) المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكها .

أما المنازعات المتعلقة بملكية السفينة والملكية الشائعة للسفينة فقد وردت في الحرفين (س) ، (ع) : (س) المنازعة في ملكية السفينة ، (ع) المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق في الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة علي الشيوع . وأخيرا جاء الرهن البحري تحت حرف (ف) .

وهذا التعداد الذي أوردته المادة الأولي من المعاهدة للديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها جاء علي سبيل الحصر . وتفريعا علي ذلك لايجوز توقيع الحجز التحفظي طبقا للمعاهدة بسبب دين قسط التأمين البحري ورسوم المرور في قناة السويس وبثمن بيع السفينة .

١٣١ - الديون التى يجوز توقيع الحجز بمقتضاها فى القانون المصرى : طبقا للماده ٦٠ بحرى جديد لا يوقع الحجز التحفظى الا وفاء لدين بحرى ، ويعتبر الدين بحريا إذا كان ناشئا عن أحد الأسباب التسعة عشر التى تعددها المادة على سبيل الحصر [1] . وهذا التعداد قريب من التعداد الذى أوردته

---

(١) الاسباب التي حددتها المادة ٦٠ هي : (أ) رسوم الموانئ والممرات المائية . (ب) مصاريف ازالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع . (ج)الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو =

الماده الأولى من المعاهدة . بيد أن المشرع المصري أضاف ثلاثة أسباب للديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها وهي : (أ) رسوم المواني والممرات المائية و(ب) مصاريف ازالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع و(ج) أقساط التأمين علي السفينة . وروعي في إضافة هذه الأسباب الثلاثة حرص المشرع المصري علي تمكين هيئات المواني وهيئة قناة السويس من الحجز علي السفن لاستيفاء رسوم المواني والممرات المائية وتمكين الإدارة من استرداد ما تتكبده من نفقات لإزالة عوائق الملاحة وتمكين المؤمن البحري من استيفاء أقساط التأمين علي السفينة من الأخطار التي تتعرض لها .

ويلاحظ أن المادة ٦٠ فقرة (س) أجازت توقيع الحجز علي السفينة استيفاء لأجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين . في حين أن المادة الأولي من المعاهدة اقتصرت علي ذكر أجور الربان والضباط والبحارة . والحكمة من هذه الإضافة أن الوكلاء البحريين يتعاملون مع سفن أجنبية تتردد علي المواني المصرية ، وقد تتردد مرة واحدة خلال عمر السفينة كما في السفن الجوالة . وأجور الوكلاء البحريين هي ثمن خدمات يقدمها هؤلاء الوكلاء للسفن الأجنبية ، وهي تمثل إضافة للدخل القومي للدولة . ويقتضي الأمر ضمان حصول هؤلاء الوكلاء علي أجورهم عن طريق السماح لهم بتوقيع الحجز التحفظي علي السفن لاستيفاء الدين قبل سفرها بدلا من اللجوء إلي الجهات القضائية في الخارج [١] .

= غيرها من الحوادث البحرية المماثلة (د) الخسائر في الأرواح البشرية أو الأصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها . (هـ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو آستئجارها . (و) التأمين علي السفينة. (ز) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد ايجار أو وثيقة شحن . (ح) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها . (ط) الانقاذ. (ي) الخسارات المشتركة . (ك) قطر السفينة . (ل) الأرشاد . (م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التي حصل منها التوريد . (ن) بناء السفينة أو اصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض . (س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين . (غ) المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها . (ف) المنازعة في ملكية السفينة . (ص) المنازعة في ملكية السفينة علي الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين علي الشيوع علي المبالغ الناتجة عن الاستغلال . (ق) الرهن البحري .

(١) جدير بالذكر أن حقوق الوكلاء البحريين تنقسم إلي نوعين :(١) المبالغ التي ينفقها الوكلاء لحساب السفينة ولحساب مالكها مثل المبالغ التي تنفق في تموين السفينة واصلاحها ، وهذا الدين =

ويلاحظ ثانيا أن المادة ٦٠ أسقطت من تعدادها القروض البحرية التي ذكرتها المعاهدة في البند (ح) من المادة الأولى ، ولعلّ المشرع راعى فى ذلك اقتران القروض البحرية عادة برهن بحرى ، والرهن من الديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها .

١٣٢ - **السفن التي يجوز حجزها** : المبدأ المقرر في المعاهدة أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري منصوص عليه في المادة الأولي أن يحجز إما علي السفينة التي يتعلق بها الدين أو علي أيه سفينة أخري يملكها المدين وقت نشأة الدين ، ولو كانت السفينة علي أهبة السفر (م٣) .

ويلاحظ في هذا الشأن أن المعاهدة تجيز الحجز لا علي السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب بل علي أية سفينة أخري لنفس المجهز المدين sister- ship زيادة في ضمانات الدائن . وإنما يشترط ذلك أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين . وعلة هذا الحكم أن واضعي المعاهدة اعتبروا أن سفن المجهز وقت نشأة الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية . أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء . ولما كانت هذه العلة فقد نصت المعاهدة علي امتناع توقيع الحجز إلا علي السفينة التي يتعلق بها الدين إذا كان خاصاً بملكية السفينة أو ملكيتها علي الشيوع أو إذا كان الدين مضمونا برهن بحري علي السفينة .

وتنص المعاهدة علي أن تعتبر السفن مملوكة لنفس الشخص إذا كانت جميع حصص الملكية فيها مملوكة لنفس الشخص أو لنفس الأشخاص (م٣/٣) . ويعتد القضاء الفرنسي بنظرية الظاهر ويجيز توقيع الحجز علي سفينة مملوكة لشركة ضمانا لدين علي سفينة مملوكة لشركة أخري مرتبطة بالأولي ارتباطاً وثيقا من حيث وحدة الإدارة والنشاط[1] .

= منصوص عليه في المعاهدة (م ١ ن) والقانون المصري (م٦٠ ع) . (٢) الأجور التي يستحقها هؤلاء الوكلاء ، وهذا الدين غير مذكور في المادة الأولي من المعاهدة ولكن المشرع المصري أجاز توقيع الحجز بمقتضاه (م ٦٠ س) .

(١) توجد شركات تمتلك كل منها سفينة احدة single ship companies لتمكين بعض المجهزين من استغلال عدة سفن في وقت واحد عن طريق إنشاء ذمم مخصصة متعددة مستقل كل منها عن الأخري فيدرأون بذلك التضامن الذي يثقل كل سفينة منها .

(أنظر : Rohart, la saisie conservatoire des navires apparentés D.M..F. 1988 p . 499

وإذا كـانت السفينة مؤجرة مع منح المستأجر حق الإدارة الملاحية charter by demise ، جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز عليها إذا تمسك بدين متعلق بهذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين ، كما يجوز له الحجز علي أيه سفينة أخري مملوكة للمستأجر نفسه ، ولكن يمتنع عليه الحجز علي أية سفينة أخري للمالك المؤجر . وينطبق هذا في جميع "الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري (م ٤/٣) .

١٣٣- **جواز الحجز علي السفينة المتأهبة للسفر**: تنص المادة ٢٩ من التقنين البحري الملغي علي أنه « لايجوز وضع الحجز علي السفينة المتأهبة للقيام بالسفر » . والعلة في هذا الحكم أن المشرع البحري يرغب في تيسير القيام بالرحلة البحرية وعدم وضع العراقيل في سبيلها . وقد وازن الشارع بين المصالح المتعلقة بالرحلة البحرية من جهة ومصلحة الدائن في توقيع الحجز علي السفينة من جهة أخرى ، فغلّب الأولي علي الثانية مراعيا في ذلك أنه كان يجب علي الدائن أن يقوم بتوقيع الحجز قبل تأهب السفينة للسفر بدلا من الانتظار حتي اللحظة الأخيرة .

ومع أن نص المادة ٢٩ بحري ملغي إنما ورد بصدد الحجز التنفيذي ، إلا أن القضاء لم يتردد في تطبيقه علي الحجز التحفظي أيضاً [١] ، لأن الحجز التحفظي كالحجز التنفيذي يعوق الرحلة البحرية . وإذا كان الشارع يفضل مصلحة الملاحة البحرية علي مصلحة الدائن المزود بسند تنفيذى ، فلا شك في وجوب التضحية بمصلحة الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي من باب أولي .

وتعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الربان علي الترخيص بالخروج من الميناء .

علي أن المبدأ المتقدم ليس مطلقا . إذ يجوز الحجز علي السفينة المتأهبة للسفر إذا كان الحجز من أجل ديون متعلقة بالسفر المتأهبة له (م ٢٩) كديون ناشئة عن عقد قرض أو عقد توريد مؤن ومهمات وأدوات للسفينة .

بيد أن الشارع ، وإن أجاز توقيع الحجز علي السفينة المتأهبة للسفر من

---

(١) استئناف مختلط ٢ ديسمبر ١٨٩٦ ب ٩ - ٣٩ .

أجل ديون متعلقة بالسفر المتأهبة له ، إلا أنه رغبة منه في حماية الرسالة البحرية أضاف بأن « التكفل بتلك الديون في هذه الحالة يمنع الحجز » (م٢٩ بحرى ملغي) . وعلي هذا إذا قدم مالك السفينة كفالة أو تأمينا عينيا كافيا لضمان الوفاء بهذه الديون امتنع الحجز .

ولم تأخذ المعاهدة بالحكم المتقدم ونصت صراحة علي جواز الحجز علي السفينة ولو كانت متأهبة للسفر (م ٣) .

١٣٤- ويأخذ التقنين البحري المصري الجديد بأحكام مطابقة لأحكام المعاهدة . فيجوز لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة ٦٠ أن يحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين أو علي أي سفينة أخري يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين ، ومع ذلك لايجوز الحجز علي سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين ناشئا عن منازعة في ملكية السفينة أو في ملكيتها علي الشيوع أو كان مضمونا برهن بحري علي السفينة (م٦١) .

وإذا كان مستأجر السفينة يتولي ادارتها الملاحية وكان مسئولا وحده عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز علي هذه السفينة أو علي أى سفينة أخري مملوكة للمستأجر ، ولايجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخري للمالك المؤجر بمقتضي ذلك الدين البحرى ، ويسري هذا الحكم في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحري (م ٦٢) .

كما يجوز توقيع الحجز التحفظى ولوكانت السفينة متأهبة للسفر (م٥٩).

المبحث الثانى

اجراءات الحجز

١٣٥- وفقا لنص المادة ٤ من المعاهدة ، لايجوز الحجز علي السفينة إلا بأمريصدر من محكمة أو من أية سلطة قضائية أخري مختصة لدي الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها .

ولم تعرض المعاهدة لإجراءات الحجز علي السفينة ، بل أحالت في هذا

الشأن إلي قانون الدولة التي توقع حجز أو طلب فى دائرتها (م٢/٦) .

وتنص المادة ٥٩ بحري جديد علي أن توقيع الحجز التحفظى علي السفينة يكون بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه . والمحكمة الابتدائية المختصة هي التي يوجد في دائرتها السفينة المطلوب الحجز عليها .

وتسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور . وإذا كانت السفينة مسجلة في جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل (م٦٤) .

١٣٦ - **الكفالة لرفع الحجز** : بيد أن المعاهدة عنيت بمسألة الكفالة إذ لايهدف الحجز التحفظي في معظم الحالات إلا إلي الحصول علي كفالة لضمان الدين ، لما يتضمنه الحجز علي السفينة من تعطيلها عن الاستغلال والحاق ضرر جسيم بالمجهز .

وبمقتضي المادة الخامسة من المعاهدة يجوز رفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا كافيا ، وذلك فيما عداالحالة التي يوقع فيها الحجز بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو بملكيها علي الشيوع . وعلة هذا الاستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لايغنيه تقديم الكفالة ، وأن للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقي . بيد أن المعاهدة تخول القاضي في هذه الحالة الحق في أن يأذن لواضع اليد في استغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم استغلال السفينة أثناء مدة الحجز مما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز .

والقاضي هو الذي يحدد مقدار الكفالة أو الضمان إذا لم يتفق الخصوم علي ذلك .

وتنص المادة ٦٣ فقرة ١ بحري جديد علي أن « يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي

للوفاء بالدين ». ويؤخذ من ذلك أن رفع الحجز يكون وجوبيا في حالة تقديم كفالة أو ضمان كاف . ولايجوز أيضا طبقا للقانون المصري الأمر برفع الحجز إذا كان موقعا بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو بملكيتها على الشيوع (م ٦٣ فقرة ٢) .

١٣٧- **تعدد الحجوز لاستيفاء نفس الدين** : وتعرض المادة ٢/٣ من المعاهدة لحالة توقيع عدة حجوزات من نفس الدائن لاستيفاء نفس الدين . فتنص على أنه لايجوز لمدع واحد وفي نفس الدين أن يقوم بالحجز علي سفينة أو يطلب تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من دولة متعاقدة . وإذا وقع الحجز علي سفينة أمام قضاء احدي هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو لتجنبه ، وجب أن يرفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعي علي هذه السفينة أو علي أية سفينة أخري مملوكة للمالك نفسه بسبب الدين البحري . وتأمر المحكمة بالإفراج عن السفينة مالم يثبت المدعي أن الكفيل قد أبرئ نهائيا قبل توقيع الحجز اللاحق أو أنه وجد سبب آخر يبرر بقاء الحجز .

١٣٨- **اختصاص محكمة الحجز بنظر الموضوع** : إذا لم يكن بيد الحاجز سند تنفيذي وجب عليه رفع الدعوي بثبوت الحق وصحة الحجز . وقد يوقع الحجز علي سفينة أجنبية في ميناء مصري ويتعذر رفع الدعوي الموضوعية علي المجهز المحجوز عليه أمام محكمة محل الحجز بمقتضي قواعد الاختصاص الدولي للمحاكم المصرية (م ٣٠مرافعات) . فهل يستتبع مجرد توقيع الحجز التحفظي علي السفينة اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الموضوع ؟

استقر القضاء المصري على أن مجرد توقيع الحجز علي السفينة الأجنبية في المياه المصرية لايستتبع اختصاص المحاكم المصرية بنظر الموضوع إلا إذا كانت مختصة وفقا للمادة ٣٠ من تقنين المرافعات [1] . وهذا الحل غير عملي ، لأنه يحمل الدائن ، الذي وقع حجزا في مصر علي سفينة أجنبية ، علي إقامة دعواه أمام محكمة أجنبية والحصول بعد ذلك علي أمر بالتنفيذ للحكم الصادر فيها مع مافي ذلك من عسر ومشقة . ولذلك فإن التشريع الانجليزى يخول محكمة

(١) استئناف مختلط ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ب ٤٧ - ٨٥ .

محل الحجز الاختصاص بنظر موضوع النزاع الذي كان سببا في توقيع الحجز.

وجاءت المعاهدة بحل وسط بين هاتين النظريتين . فنصت المادة السابعة منها علي أن تختص محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها بالفصل في موضوع الدعوي . بيد أن هذا الاختصاص ليس مطلقا ، إذ أن الدولة التي تسمح بهذا الاختصاص لمحاكمها الوطنية قد لاتتوافر لها نفس الثقة في المحاكم الأجنبية ، كما أنه من غير المقبول من جهة أخري أن يفصل في الطلب موضوعيا من محكمة لاتتوافر لديها وسائل التحقق من وجوده وقيمته . ولذلك لم تمنح محكمة محل الحجز التحفظي الاختصاص بنظر الموضوع إلا إذا كانت مختصة بمقتضي القانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز في دائراتها أو إذا وجدت إحدي حالات معينة تتوافر فيها علاقة بين محل الحجز والدين ، وهذه الحالات هي :

(أ) إذا كان للمدعى محل اقامة معتاد أو مركز رئيسى فى الدولة التي وقع الحجز فيها .

(ب) إذا نشأ الدين في الدولة التي وقع الحجز بدائرتها .

(ج) إذا كان الدين البحري قد نشأ أثناء رحلة وقع الحجز علي السفينة في خلالها .

(د) إذا كان الدين ناشئا عن تصادم .

(هـ) إذا كان الدين ناشئا عن أعمال المساعدة والإنقاذ .

(و) إذا كان الدين مضمونا برهن بحري على السفينة المحجوز عليها .

وتنص الفقرة الثانية من المادة السابعة علي أنه إذا كانت المحكمة التي وقع الحجز علي السفينة في دائرة اختصاصها غير مختصة بالفصل في الموضوع فإن الكفالة أو الضمان الذي يقدم لرفع الحجز يجب أن يضمن تنفيذ كل الأحكام اللاحقة التي تصدر من المحكمة المختصة بالفصل في الموضوع . وتحدد المحكمة التي وقع الحجز في دائرتها الميعاد الذي يجب علي المدعي أن يرفع فيه الدعوي أمام المحكمة المختصة . وطبقا للفقرة الثالثة من نفس المادة إذا اتفق

الخصوم علي جعل الاختصاص لمحكمة أخرى أو اتفقوا على التحكيم فى النزاع ، جاز للمحكمة أن تحدد الميعاد الذى يجب على الحاجز أن يرفع فيه دعواه الموضوعية . وفى الحالتين المنصوص عليهما فى الفقرتين الثانية والثالثة، إذا لم ترفع الدعوى فى الميعاد المحدد جاز للمدعى عليه طلب رفع الحجز أو اعفاء الكفيل.

هذا وتوجب المادة ٦٥ بحرى جديد على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها فى خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز الى الربان أو من يقوم مقامه والا اعتبر الحجز كأن لم يكن. ويجوز استئناف الحكم بصحة الحجز أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره[1].

١٣٩- المسئولية عن توقيع حجز تعسفى : وفيما يتعلق بالمسئولية عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أومنع توقيعه عليها، فقد اقتصرت المادة السادسة من المعاهدة على الإحالة إلى قانون الدولة التى توقع الحجز أو طلب فى دائرتها.

ومما لاشك فيه أن توقيع الحجز التحفظى على السفينة من غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضراراً جسيمة، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الحجز، فضلا عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين اذا تأخر وصول البضاعة. والتعويضات التى يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التى لحقت المحجوز عليه بسبب مصروفات الصيانة وأجور الطاقم والتعويضات التى يلزم بدفعها للشاحنين والربح الذى فاته من جراء تعطيل سفينته.

هذا وتفرض تشريعات البلاد السكندينافية على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن فى توقيع الحجز. أما فى فرنسا ومعظم البلاد فقد جرى العمل على أن للقاضى أن يأمر الحاجز بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقيع الحجز.

---

(١) النص في م٦٦ فقرة ١ علي أن الحكم بصحة الحجز يشمل الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثمن الأساسى لامعني له ، لأن الحكم القطعي في موضوع المطالبة يتضمن القضاء بصحة إجراءات الحجز ، أما بيع السفينة المحجوزة فتتبع فى شأنه اجراءات التنفيذ بعد صيرورة الحكم المذكور نهائيا .

الفرع الثانى
الحجز التنفيذى على السفن

١٤٠- **طبيعة الحجز** : إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون، فإن للدائن توقيع الحجز التنفيذى على السفينة تمهيدا لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها.

وكان الحجز التنفيذى على السفينة يخضع لقواعد خاصة فصلها التقنين البحرى الملغى فى المواد من ١٠ الى ٢٩ ، وتشبه الى حد بعيد قواعد التنفيذ العقارى . ثم جاء التقنين البحرى الجديد فنظم الحجز التنفيذى فى المواد من ٦٧ الى ٧٧.

١٤١- **شروط الحجز**: لايجوز توقيع الحجز التنفيذى على السفينة الا بناء على سند واجب التنفيذ (م ٢٨٠ مرافعات). ولايشترط فى الدين الذى يوقع الحجز بمقتضاه أن يكون دينا بحريا متعلقا بالسفينة، فيجوز توقيع الحجز بمقتضى أى دين على مالك السفينة ولو لم يكن متصلا باستغلالها، إذ أن السفينة ليست ضمانا قاصرا على الدائنين البحريين فحسب.

ويجوز توقيع الحجز التنفيذى على أية سفينة للمدين ولو كانت متأهبة للسفر.

١٤٢- **إجراءات الحجز**: الحجز التنفيذى على السفينة كالحجز العقارى، يجب أن يبدأ بالتنبيه الرسمى على المدين بالدفع ، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز باجراء واحد (م٦٧ فقرة ١ بحرى جديد). ويجب إعلان التنبيه لشخص مالك السفينة أو فى موطنه . وإذا كان الدين متعلقا بالسفينة جاز إعلان التنبيه إلى ربان السفينة أو من يقوم مقامه (م ٦٧ فقرة ٢). ويتولى المحضر توقيع الحجز على السفينة ويحرر محضرا بذلك ويعين المحضر حارسا على السفينة.

ووفقا لنص المادة ٦٨ تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور وصورة رابعة

لقنصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها وإذا كانت السفينة مسجلة فى مصر قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل.

ويجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع ، ولايجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولايضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة (م ٦٩)، لأن إضافة ميعاد مسافة أصبح لايتفق و التقدم التكنولوجى فى وسائل الاتصال[١].

واذا كان الدين مضمونا برهن على السفينة وانتقلت ملكيتها قبل الحجز، فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ اجراءات التنفيد على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محصر بدفع الدين (م٤٥ بحرى جديد).

ويجب على الدائن الحاجز قيد محضر الحجز فى سجل السفن . ويترتب على هذا القيد منع المدين المحجوز عليه من التصرف فى السفينة. وقد نصت المادة ٥١ بحرى جديد صراحة على أنه « لايجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن ». وقضى بأن التصرف فى السفينة بعد الحجز عليها لايحتج به فى دعوى الاستحقاق المرفوعة على الدائن الحاجز[١].

١٤٣- **اجراءات البيع** : تحدد المحكمة اليوم الذى يتم فيه البيع وشروطه وبوجه خاص الثمن الاساسى الذى يبدأ به المزاد (م ٧٠ فقرة ١ بحرى) . ويعلن عن البيع بالنشر فى احدى الصحف اليومية كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة، ويشتمل الاعلان على البيانات المنصوص عليها فى المادة ٧٠ فقرة ٢ بحرى. ولايجوز اجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يومامن تاريخ اتمام اجراءات النشر (م٧٠ فقرة ٣). واذا لم يقم الدائن بإتمام اجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين أن

(١) المذكرة الايضاحيه لمشروع التقنين البحري الجديد رقم ٦٨

(٢) استئناف مختلط ٨ يونيه ١٩١٠ ــ ٢٢ ٣٥٢

تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن (م ٧٠ فقرة ٤).

ويحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين (م ٧١).

وإذا لم يقدم عطاء فى اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمنا أساسيا جديدا أقل من الأول بما لايجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع اجراءات الاعلان المنصوص عليها فى المادة ٧٠ من القانون (م ٧٢).

ويجب على الراسى عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد عليه على أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد والا أعيد بيع السفينة على مسئوليته (م ٧٣).

ولايجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب فى اجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم، ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم ولايضاف الى هذا الميعاد ميعاد مسافة (م ٧٤) [1].

١٤٤- **توزيع الثمن**: ويكون توزيع الثمن الذى رسا به المزاد على الدائنين على الوجه الآتى: يحصل الدائنون الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية المنصوص عليها فى المادة ٢٩ بحرى جديد على حقوقهم أولا ، يليهم الدائنون المرتهنون للسفينة (م ٥٠ بحرى جديد) . ومايبقى بعد ذلك يقتسمه الدائنون العاديون كل بنسبة دينه . وتنص المادة ٧٦ بحرى جديد على أن تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ .

---

(١) لايجوز في رأينا اعادة بيع السفينة بالمزاد عن طريق التقرير بزيادة العشر علي عكس الحكم في الحجز العقارى، وذلك لأن المحكمة هى التى تحدد شروط البيع والثمن الأساسى الذى يبدأ به المزاد بخلاف الحكم فى الحجز العقارى حيث يقوم الحاجز نفسه بإيداع قائمة شروط البيع . هذا إلى أن بيع السفينة بالمزاد لايتم إلا بعد جلستين للمزايد الذى قدم أكبر عطاء في الجلستين مما يعتبر ضمانا كافيا للوصول بالسفينة إلى أعلى ثمن ممكن .

١٤٥- دعاوى الاستحقاق: قد تثور بصدد الحجز مسائل ومنازعات فرعية أهمها مايتعلق بدعاوى الاستحقاق . وقد عرضت لها المادة ٧٥ بحرى جديد بقولها « (١) الدعاوى التى ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل ، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف اجراءات البيع،[1] ويجوز استئناف الحكم الصادر فى هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره . (٢) وإذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لاتقل عن خمسمائة جنيه ولاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إن كان لها مقتض » .

وتعد دعاوى الاستحقاق التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقضة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع (م ٧٥ فقرة ٣).

١٤٦- آثار مرسى المزاد : يترتب على حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسى عليه المزاد بشرط أن يقيد الحكم فى سجل السفن.

ويترتب على حكم مرسى المزاد ثانيا انقضاء حقوق الامتياز على السفينة (م ٣٧ بحرى جديد). كما تتطهر به السفينة من كل الرهون الواردة عليها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن (م ٥٣ بحرى جديد).

ويترتب على حكم مرسى المزاد أخيرا انقضاء عقود عمل الربان والبحّارة الذين يعملون عليها (م ٧٧ بحرى جديد) .

---

(١) كان من الأصوب الترخيص لرئيس المحكمة المختصة بالأمر بالاستمرار فى إجراءات البيع ، لتفادى عرقلة اجراءات التنفيذ النهائية بدعاوي ظاهرة الكيدية .

الباب الثانى
أشخاص الملاحة البحرية

١٤٧- يعرض التقنين البحرى الجديد لأشخاص الملاحة البحرية فى الباب الثانى منه . فيتكلم فى الفصل الأول من هذا الباب عن مالك السفينة ومجهزها ، وفى الفصل الثانى عن ربان السفينة ، وفى الفصل الثالث عن البحارة (الطاقم) وعقد العمل البحرى . كما أنه يعرض فى الفصل الرابع من الباب الثالث للمرشد الذى يتولى إرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه .

هذا ، ويساهم فى أداء الرسالة البحرية أشخاص آخرون يقومون بعملهم على البر فى الموانى التى ترسو فيها السفينة . وأهم هؤلاء أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ . وقد تناولهم التقنين البحرى الجديد بالتنظيم فى الفصل الرابع من الباب الثانى منه وأطلق عليهم على التوالى اسم «وكيل السفينة» و« ووكيل الشحنة» و «المقاول البحرى» . ونعالج هؤلاء الأشخاص تحت عنوان « الأشخاص البريين للملاحة البحرية » ، تمييزاً لهم عن الربان والبحارة والمرشد الذين يزاولون أعمالهم على متن السفينة وينتظمهم وصف « الأشخاص البحريين » .

وعلى هذا نقسم دراستنا فى هذا الباب إلى خمسة فصول على النحو الآتي : ١- مالك السفينة ومجهزها ٢- الربان ٣- الطاقم ٤- المرشد ٥- الأشخاص البريون للملاحة البحرية .

الفصل الأول
مالك السفينة

١٤٨- **المالك المجهز** : مالك السفينة هو الشخص الذى له حق ملكيتها . ويتولى مالك السفينة تجهيزها . فيزودها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها ، ويستخدم الربان ورجال الطاقم ، ويبرم عقود النقل ويؤمن عليها ويهيئها بوجه عام للاستغلال البحرى . ويسمى المالك فى هذه الحالة « المالك المجهز ». وهذا هو الوضع السائد ، ولذا خلط المشرع البحرى بين مالك السفينة ومجهزها ، وأرسي نصوصه وقواعده علي أساس أن مالك السفينة ومجهزها شخص واحد .

على أن مالك السفينة قد يؤجرها للغير لتجهيزها وتزويدها بكل مايلزم لملاحتها . وحينئذ يكون المستأجر هو مجهز السفينة .

وتنص المادة ٧٨ بحرى جديد على أن المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة باسمه [١] بوصفه مالكا أو مستأجراً لها ، وأضافت أن المالك يعتبر مجهزاً حتى يثبت غير ذلك

١٤٩ - **المجهز التاجر** : وتعد المادة الثانية من التقنين التجارى كل عمل يتعلق باستغلال السفن وتجهيزها من الأعمال التجارية . ومن ثم يكسب المجهز صفة التاجر ويخضع للالتزامات المفروضة على التاجر . على أنه يشترط لذلك أن تكون السفينة معدة للاستغلال التجارى أى لنقل البضائع والركاب . أما إذا كانت السفينة مخصصة للصيد أو للنزهة ، فإن الأعمال التى يقوم بها المجهز تكون مدنية ولايعد المجهز تاجرا فى هذه الحالة.

١٥٠- **تقسيم** : وأهم مايعرض لنا في مقام الكلام عن مالك السفينة ومجهزها مسائل خمس : الأولى تتعلق بصور ملكية السفينة ، والثانية خاصة بمسئولية مالك السفينة ، والثالثة تتصل بحدود هذه المسئولية ، والرابعة خاصة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، والخامسة تتناول مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى .

---

(١) بدلا من كلمة « لحسابه» التي وردت في النص .

الفرع الأول
صور ملكية السفينة

١٥١- قد تكون السفينة مملوكة لفرد أو لبضعة أفراد على الشيوع ، وقد تكون مملوكة لشخص معنوى من أشخاص القانون الخاص كالشركات أو من أشخاص القانون العام كالدولة . والملاحظ فى الوقت الحاضر أن معظم السفن مملوك للشركات ولشركات المساهمة بوجه خاص نظراً لما يتطلبه الاستغلال البحرى من رؤوس أموال طائلة هي فوق متناول الفرد بحيث لم يعد للملكية الفردية مجال إلاّ فى السفن الصغيرة لاسيّما سفن الصيد وسفن النزهة . ولم تعد الدولة في العصر الحديث بمنأى عن الاستغلال البحرى ، بل إنها أخذت تأثير النظريات الاشتراكية ومبدأ الاقتصاد الموجه تتملك السفن وتستغلها فى ميدان التجارة البحرية . ونعرض فيما يلى للملكية الشائعة فى السفينة وملكية الدولة للسفن لما لهاتين الصورتين من أحكام خاصة .

المبحث الأول
الملكية الشائعة في السفينة

١٥٢ - إذا ملك اثنان أو أكثر سفينة فهم شركاء على الشيوع ، إذ لايتصور أن تكون حصة كل منهم مفرزة ، لأن السفينة من الأموال التى لاتقبل القسمة بطبيعتها . وقد يكون سبب الشيوع اختياريا كما إذا اشترى بضعة أفراد سفينة ، وقد يكون غير اختيارى كما فى حالة الأرث .

وتحسب حصص الشركاء متساوية مالم يقم الدليل على غير ذلك (م ٨٢٥ مدنى) . وقد جرى العرف البحرى على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة كل حصة منها تسمى قيراطاً .

والشيوع فى السفن كان سائدا في الزمن القديم وأخذ يتقلص فى الوقت الحاضر بعد أن انتشرت الشركات ، وأصبح نطاقه اليوم قاصراً على ملاحة الصيد أو الملاحة الساحلية . ولكن لوحظ اليوم اتجاه العديد من الشركات إلى التعاون فيما بينها لجمع رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات

الاستغلال نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة هذه النفقات . ولذلك عنى التقنين البحرى الجديد بتنظيم الملكية الشائعة للسفينة فى المواد من ١٨ إلى ٢٨ منه . ونتكلم فى الشيوع البحرى عن طبيعته وتنظيمه .

١٥٣- **طبيعة الشيوع البحرى** : لما كان التقنين البحرى يقضى باتباع رأى أغلبية الشركاء على الشيوع فى كل مايتعلق بالمصلحة المشتركة للشركاء خروجا على القاعدة التى يجرى عليها التقنين المدنى الفرنسى ومقتضاها اشتراط إجماع الشركاء على الشيوع لإمكان اتخاذ أى قرار يتعلق بالمال الشائع ، فقد اتجهت غالبية الفقه والقضاء فى فرنسا إلى القول بأن الشيوع البحرى شركة من نوع خاص . نظراً لأن اتباع رأى الأغلبية هو القاعدة فى الشركات وفى شركات الأموال بوجه خاص . ولكننا لانميل إلى هذا الرأى ، لأن الشركة يلزم لقيامها توافر عناصرها المختلفة لاسيما نية الاشتراك أى انصراف إرادة جميع الشركاء إلى تأسيس شركة والتعاون والمساهمة لتحقيق غرض الشركة عن طريق الإشراف على إدارة المشروع وقبول الأخطار التى قد يتعرض لها . وبعبارة أخرى يعتبر الشيوع حالة سلبية اضطرارية مفروضة فى حين أن الشركة حالة اختيارية مقصودة . ونية الاشتراك هذه لايمكن القول بوجودها إذا كان الشيوع اضطرارياً ناشئاً عن وفاة فيتحمله الملاك دون أن يكون لإرادتهم دخل فى ايجاده. وفى الأحوال القليلة النادرة التى يكون فيها الشيوع نتيجة للعقد كما لو اشترى شخصان سفينة فلايترتب على ذلك قيام شركة رأس مالها السفينة لأن نيتهما لم تنصرف إلى تأسيس شركة ، ولأن السفينة مملوكة لكل منهما بنسبة مادفع من الثمن فى حين أن رأس مال الشركة مملوك للشركة لا للشركاء.

ولذلك نرى أن الشيوع البحرى ماهو إلاشيوع عادى أفرد له الشارع تنظيماً خاصاً يكفل حسن إدارته واستغلاله ويحسم مايغلب وقوعه من الخلاف بين الشركاء .

ولما كان الشيوع البحرى شيوعا عادياً ، فإنه يتفرع عن ذلك وجوب الرجوع إلى القواعد العامة فى القانون المدنى فى باب الملكية الشائعة (م ٨٢٥ مدنى ومابعدها) لا إلى القواعد العامة فى الشركات فى كل مالم يرد فيه حكم خاص فى التقنين البحرى .

١٥٤- **تنظيم الشيوع البحرى** : تنص المادة ١٨ من التقنين البحرى الجديد على أنه :

« ١- يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع مالم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك .

٢- وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة مالم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى » .

ويؤخذ من هذا النص أن مايستقر عليه رأى أغلبية الشركاء المشتاعين يكون ملزما للجميع بما فيهم الأقلية التى خالفت هذا الرأى ، ولاتحتسب هذه الأغلبية على أساس عدد الرؤوس ، بل تقدر على أساس قيمة الأنصباء أى باعتبار مقدار الملكية الزائد عن النصف . والعلة من هذا الحكم هى رغبة المشرع فى عدم تعطيل استغلال السفينة بسبب معارضة بعض الشركاء ذوى الحصص الصغيرة .

على أنه يجوز لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الابقاء على القرار أو الغاؤه ، ولايترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك (م١٨ فقرة٣) [(١)] .

على أن الأغلبية لاتشترط إلا فيما يتعلق با ستغلال السفينة ، كتأجير السفينة وتجهيزها والتأمين عليها وإصلاحها وتعيين الربان والملاحين . أما إذا تعلق الأمر بمصلحة خاصة لشريك ، كما لو أراد شريك التأمين على حصته فى السفينة أو رهنها فلاتشترط الأغلبية فى هذه الحالة .

---

(١) إجازة التجاء الأقلية إلي القضاء للطعن في قرارات الأغلبية منتقد ، إذ أنه بدعوى حماية الأقلية نعهد إلى القضاء فى الواقع بتقدير الادارة ومراقبة استغلال السفينة . والطعن المتكرر فى قرارات الأغلبية قد يجعل استغلال السفينة مستحيلا . وفى الحالات القصوي يمكن أن يطبق القضاء نظرية التعسف فى استعمال الحق دون حاجة لتدخل المشرع ، ويكفى الحكم الوارد فى المادة ٢٦ فقرة ٢ الذى يجيز طلب انهاء الشيوع في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد .

وقاعدة الأغلبية فى ادارة الشيوع ليست من النظام العام . وهذا واضح من العبارة الأخيرة لنص المادة ١٨ فقرة ١ بحرى « مالم يتفق على غير ذلك » . ومن ثم يجوز الاتفاق على احتساب الأغلبية على أساس عدد الشركاء لاقيمة الأنصباء ، أو اشتراط أغلبية أعلى من الأغلبية المعتادة (أغلبية الثلثين أو الثلاثة أرباع) .

١٥٥- **مدير الشيوع** : ويجوز للأغلبية أن تختار مديراً أو أكثر من بين الشركاء أو من غيرهم يعرف بالمدير المجهز . فإذا لم يعين مدير للشيوع اعتبر كل مالك مديراً له ، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك . ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة (م ١٩) . ويلاحظ أن اشتراط موافقة جميع المديرين عند تعددهم لايسلم من النقد لما يترتب عليه من عرقلة إدارة الشيوع . وكان يحسن الأخذ بحكم المادة ٥١٧ مدنى التى تجيز لكل من المديرين المتعددين القيام بأى عمل من أعمال الإدارة على أن يكون لكل من باقى المديرين أن يعترض على العمل قبل تمامه.

ويكون لمدير الشيوع أن يقوم بجميع أعمال الإدارة والتصرفات التى تقتضيها ادارة السفينة . ومع ذلك لايجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أى حق عينى عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة إلابإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة (م ٢٠ فقرة ١) . فلا يجوز للمدير بيع السفينة وفقا للمادة ٢٦ فقرة ١ أورهنها وفقا للمادة ٤٢ إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل . أما ترتيب حق عينى آخر على السفينة أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة فتكفى فيه أغلبية أكثر من نصف الحصص كما تقضي المادة ١٨ .

أما القيود الاتفاقية التى يوردها الملاك على سلطة المدير بالأغلبية المنصوص عليها فى المادة ٤٩ فلا يحتج بها على الغير إلا من تاريخ شهرها فى سجل السفينة (م ٢٠ فقرة ٢)

وعلى مدير الشيوع أن يقدم حسابا عن إدارته للملاك . ويكون المدير مسئولا عن أخطائه فى الإدارة ولو لم يكن مالكا . وإذا كان المدير من المالكين فى الشيوع كان مسئولا فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، واذا

تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم ، وكل اتفاق على خلاف ذلك لايحتج به على الغير (م٢٢) .

١٥٦- **حقوق الملاك والتزاماتهم** : يكون لكل مالك على الشيوع نصيب فى الأرباح الصافية وفى الخسائر الناتجة عن استغلال السفينة بنسبة حصته فى ملكية السفينة ، كما يتحمل بذات النسبة نصيبا فى نفقات الشيوع، ما لم يتفق على غير ذلك (م٢١) . ويلاحظ أن الاشتراك فى الأرباح والخسائر مبدأ جوهرى لايجوز الاتفاق على عكسه ، فلا يجوز الاتفاق على حرمان مالك من الأرباح أو اعفائه من الخسارة . وإنما جواز الاتفاق على العكس مقصور على النسبة التى توزع الأرباح والخسائر بمقتضاها .

ويسأل الملاك غير المديرين بالتضامن فيما بينهم إزاء الغير عن الديون الناشئة عن الشيوع ، ويجوز الاتفاق فيما بينهم على عدم التضامن ، ولايحتج بهذا الاتفاق على الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة (م٢٢).

ولكل مالك فى الشيوع حق التصرف فى حصته ، إلا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين (م ٢٣ فقرة ١) . ويظل المالك الذى تصرف فى حصته مسئولا عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى صحيفة تسجيل السفينة (م٢٣ فقرة ٣) . وإذا باع أحد المالكين حصته فى السفينة لأجنبي عن الشيوع، وجب على المشترى إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصي عليه مصحوب بعلم وصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه . ولكل مالك أن يسترد الحصة المبيعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشترى بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضهما عرضا حقيقيا وفقا للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء وذلك خلال ثلاثين يوما من تاريخ الإخطار . وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بينهم بنسبة حصصهم (م ٢٤) .

ولايجوز للمالك رهن حصته فى السفينة إلابموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ٢٣ فقرة ٢) . وذلك حتى لايتعذر على الأغلبية رهن السفينة بأكملها للمصلحة المشتركة بسبب رهون أخري رتبها الشركاء على حصصهم لحاجتهم الخاصة .

١٥٧ - **انقضاء الشيوع البحرى** : لاينقضي الشيوع البحرى بوفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره الا إذا اتفق على غير ذلك (م ٢٨) . وقد روعى فى تقرير هذا الحكم درء مظنّة أن الشيوع البحرى يقوم على الاعتبار الشخصي كشركات الأشخاص فينقضي بزوال هذا الاعتبار .

وينقضى الشيوع البحرى ببيع السفينة ، ويلزم لذلك موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ٢٦ فقرة ١) .

ويجوز لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة ، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه (م٢٦ فقرة ٢) .

وإذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها . ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم قصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب (م ٢٧) .

هذا وتعرض المادة ٢٥ بحرى جديد للفرض الذى يكون فيه المالك من العاملين في السفينة ويفصل من عمله ، فأجازت له أن ينسحب من الشيوع ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة .

المبحث الثانى

سفن الدولة

١٥٨- قد تملك الدولة سفناً تجارية تستغلها فى التجارة البحرية كما هو الشأن فى الدول الاشتراكية كالاتحاد السوفيتى سابقا . وتثير ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية تتعلق بالمدى الذى يمكن أن تطبق فيه قواعد القانون البحرى الخاص على الدولة المجهزة ، نظرا لما تتمتع به الدولة من حصانة قضائية تمنع من مقاضاتها أمام محاكم الدول الأخرى وتمنع من توقيع الحجز على أموالها عملا بمبدأ السيادة .

١٥٩- **معاهدة حصانة السفن الحكومية** : وقد رؤي ، ازاء الصعوبات

القانونية التى يثيرها استغلال الدولة للسفن التجارية ، وضع اتفاقية فى هذا الشأن ، فأبرمت فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيدبعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية . ثم وقع بروتوكول مفسر لهذه المعاهدة فى بروكسل فى ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٣ فى ١٨ مايو سنة ١٩٥٨ بالموافقة على انضمام مصر إلى المعاهدة والبروتوكول المشار اليهما . وتخضع هذه المعاهدة السفن التجارية التى تملكها الدولة أو تستغلها لنفس القواعد التى تخضع لها السفن الخاصة لأن الدولة تزاول نشاطا تجاريا مماثلا لنشاط الأفراد ولايمت بصلة إلى سيادة الدولة فيجب أن تخضع لما يخضع له الأفراد سواء بسواء .

فتنص المادة الأولى من المعاهدة على أن السفن التجارية التى تملكها الحكومات أو التى تستغلها والشحنات المملوكة لها وماتنقله هذه السفن من شحنات وركاب ، وكذلك الدولة التى تملك هذه السفن أو تستغلها ، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسئولية ونفس الالتزامات التي تسرى على السفن والشحنات الخاصة. وتقضى المادة ٢ بأن تسرى على هذه المسئوليات والالتزامات فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوى والمرافعات ، نفس القواعد المقررة للسفن التجارية الخاصة وللشحنات الخاصة ولأصحابها . ويجوز للحكومات أن تثير كافة أوجه الدفاع والتقادم وتحديد المسئولية التى يمكن للسفن الخاصة ولأصحابها التمسك بها (م ٤) .

الفرع الثانى

مسئولية مالك السفينة

١٦٠ - **مسئولية المالك عن أخطائه الشخصية** : مالك السفينة أو مجهزها مسئول شخصيا عن الأخطاء التى تقع منه فى الرسالة البحرية وفقا للقواعد العامة (م ١٦٣ مدنى) ، كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة وهى غير صالحة لها .

وقد استقر القضاء الفرنسى على اعتبار المالك مسئولا عما تحدثه السفينة

من ضرر للغير بوصفه حارسا للسفينة ، تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤ فقرة ١ مدنى فرنسى(المقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى) الخاصة بالمسئولية الناشئة عن الأشياء على السفينة ، لأن السفينة هى من الأشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها [١]. وتقوم هذه المسئولية على أساس خطأ مفترض من جانب المالك فى الحراسة ، وهو خطأ لايكلف المتضرر بإثباته ولايقبل إثبات العكس . على أن للحارس أن يدفع هذه المسئولية بإثبات أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبى لايد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من المتضرر ، ولايكفى أن يثبت الحارس أنه لم يرتكب خطأ .

ورتّب القضاء الفرنسى على ذلك أنه يمتنع على المالك التمسك بتحديد المسئولية فى هذه الحالة طبقا للمادة ٢١٦ تجارى فرنسى الخاصة بالترك العينى (قبل الغائها بقانون ٣ يناير ١٩٦٧) [٢]. وذلك لأن هذه المسئولية مسئولية شخصية يتحملها المالك مباشرة بوصفه حارسا للسفينة ، وليس للمالك أن يتمسك بالتحديد إلا بصدد مسئوليته بوصفه متبوعا مسئولا عن أخطاء الربان والتابعين البحريين . واذا قيل بأن أساس مسئولية الحارس هى قرينة على الخطأ فى الحراسة فإن خطأ المالك الشخصى يحرمه من ميزة التحديد .

وعندنا أن هذا القضاء لايسلم من النقد . ذلك أن القانون البحرى يتضمن نصوصا تتعارض مع تطبيق المسئولية الناشئة عن الأشياء على السفن . من ذلك المادة ٦ فقرة ٢ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ (المقابلة للمادة ٢٩٤ بحرى جديد) التى تنص على أنه « لاتوجد قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسئولية عن التصادم » ؛ أى أنه يجب على المتضرر أن يقيم الدليل على خطأ الربان أيا كانت الظروف التى حصل فيها التصادم مما لامحل معه لافتراض خطأ المالك . وحتى لو قيل بتطبيق المسئولية الناشئة عن الأشياء على السفينة ، فلا شك فى اعتبار الربان حارسا لها بما له من سلطان مطلق فى قيادتها وادارتها ، مما يجعل مسئولية المالك فى الواقع بسبب فعل الربان فى حراسة السفينة ويجيز للمالك التمسك بالتحديد .

---

(١) نقض مدني فرنسي ١٩ يونيو ١٩٥١ DMF ١٩٥١- ٤٢٩ تعليق ريبيــر ، ٢٣ يناير ١٩٥٢ DMF ١٩٥٢ - ٢٤٢.

(٢) استئناف باريس ٤ يوليو ١٩٥٦DMF ١٩٥٦- ٥٨٤ .

١٦١- **مسئولية المالك عن أخطاء تابعيه** : ومالك السفينة أو مجهزها مسئول عن الأخطاء التى تقع من الربان وتابعيه أثناء تأديه العمل أو بسببه . ويحكم مسئولية المالك أو المجهز عن أخطاء الربان والتابعين المبدأ الذي وضعته المادة ٨٠ من التقنين البحرى الجديد بقولها « يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية » .

وعلى هذا فالمالك أو المجهز مسؤول مسئولية عقدية عن الالتزامات الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان فى حدود سلطاته القانونية بوصفة ممثلا للمالك ، وهذه المسئولية تطبيق للقواعد العامة التى تقضى بمسئولية الموكل عن التصرفات القانونية التى يبرمها الوكيل . كما أن المالك أو المجهز مسئول مسئولية تقصيرية عن أفعال الربان وسائر التابعين ، وهذه المسئولية تطبيق للقواعد العامة فى مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه .

على أن مالك السفينة أو مجهزها لايسأل عن كل الأخطاء التى تقع من الربان وتابعيه ، بل يلزم لقيام هذه المسئولية أن تكون هذه الأخطاء قد وقعت منهم أثناء تأدية العمل أو بسببه . وتطبيقا لذلك يكون مالك السفينة مسئولا إذا لم يقدم الربان مساعدته لضحايا التصادم الذى وقع بخطئه [1]، كما يكون مسئولا عن جرائم التهريب التى يرتكبها الربان لأن الوظيفة التى يشغلها هى هيأت له سبيل ارتكاب هذه الجرائم .

وإذا قضى بمسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه ، كان له أن يرجع بما دفعه من تعويض على التابع . بيد أن هذا الرجوع غير مجد فى الواقع لعدم ملاءة التابع ويساره .

(١) استئناف مختلط ٢٦ ابريل ١٩١٦ ب ٢٨-٢٧٩.

الفرع الثالث

المسئولية المحدودة لمالك السفينة

المبحث الأول

مبدأ المسئولية المحدودة

١٦٢- مالك السفينة مسئول - كما تقدم - عن الأخطاء الشخصية التى تقع منه فى الرسالة البحرية ، وهو مسئول كذلك عن الأخطاء التى تقع من الربان والتابعين البحريين أثناء تأدية العمل أو بسببه . والأصل أن تنبسط مسئوليته هذه على كافة أمواله إذ هى ضامنة للوفاء بديونه وفقا للقواعد العامة . بيد أن المشرع البحرى خرج على حكم هذه القواعد ومنح المالك الحق فى تحديد مسئوليته . وفى ذلك تنص المادة ٨١ فقرة ١ بحرى جديد « لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أياً كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون .. » .

ومبدأمسئولية مالك السفينة المحدودة من أبرز مبادئ القانون البحرى وأكثرها أهمية ، وتأخذ به التشريعات البحرية جميعها مع خلاف بينها فيما يتعلق بالتنظييم .

١٦٣- **أساس مبدأ المسئولية المحدودة** : يرجع مبدأ مسئولية مالك السفينة المحدودة إلى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية commanda وبمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسئولا مسئولية مطلقة ويقدم الآخر حصة مالية لايسأل إلا فى حدودها . وقد اعتبر العقد المبرم بين المالك والربان نوعا من التوصية . فالربان يقدم عمله وفنه ويكون مسئولاً عن أخطائه مسئولية مطلقة . أما المالك فإنه يقدم سفينته وله أن يتخلص من المسئولية بترك السفينة للدائنين . ودوّن مبدأ الترك هذا فى قنصلية البحر ، وظل قائما حتى اليوم .

ويبرر المبدأ حديثاً بالأسباب الآتية :

(١) أن مسئولية المتبوع من أعمال تابعيه تقوم على افتراض الخطأ من

جانب المتبوع فى الرقابة والتوجيه . ومن المتعذر إن لم يكن بالمستحيل على المالك أن يباشر حقه فى الرقابة والتوجيه على الربان وهو يعمل بعيدا عنه . فضلا عما يتمتع به الربان من سلطة واسعة فى التصرف وحرية كبيرة فى العمل . هذا إلى أن نيابة الربان عن المالك ليست من قبيل الوكالة العادية التى يلزم الوكيل بتنفيذها دون أن يجاوز حدودها المرسومة ، بل إن الربان يتمتع بسلطان مطلق فى تنفيذ أوامر المالك وله أن يخرج عليها إذا كان فيها ضرر للسفينة وله فى حالة الضرورة أن يبرم تصرفات قانونية رغم معارضة المالك إذا كان ذلك فى صالح السفينة ، مما يقتضى تخفيف مسئولية المالك عن تصرفات الربان .

(٢) أن الدائنين البحريين يفيدون أنفسهم من مبدأ تحديد المسئولية . ذلك أن ملاك السفن يكون كل منهم دائنا فى بعض العلاقات ومديناً فى البعض الآخر . فاذا كانو يضارّون من تحديد المسئولية بوصفهم من الدائنين فإنهم يفيدون منه بوصفهم من المدينين .

(٣) أن تحديد مسئولية مالك السفينة من شأنه التشجيع على استثمار رؤوس الأموال فى الاستغلال البحرى . وبذلك يتوافر للدولة أسطول تجارى قوى يحقق حاجياتها الاقتصادية ، فضلا عما يؤدى اليه من خفض أجور الشحن ونمو التجارة الدولية .

١٦٤- **النظم التشريعية المختلفة فى تحديد المسئولية** :وتأخذ جميع التشريعات البحرية بمبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة . بيد أنها تختلف فيما بينها اختلافا كبيرا فيما يتعلق بالتنظيم . ويمكن رد التشريعات المختلفة فى هذا الصدد إلى نظامين رئيسيين :

(١) **نظام التحديد العينى للمسئولية** : وتتحدد مسئولية المالك فى هذا النظام بالسفينة عينها ، وهو أقدم نظام لتحديد المسئولية . وكان يأخذ به القانون الفرنسى حتى عام ١٩٦٧ ، والقانون البحرى المصرى الملغى . ووفقا لهذا النظام يسأل المالك مسئولية شخصية ومطلقة عن أفعال الربان والتزاماته ، ولكن يجوز للمالك أن يتخلص من هذه المسئولية بترك السفينة والأجرة .

ويلاحظ أن مسئولية مالك السفينة فى القانون الألمانى ليست مسئولية شخصية ترد على ذمة المالك أصلا بل هى مسئولية عينية تنصب أساسا على السفينة والأجرة باعتبارهما ذمة بحرية مستقلة لها حقوقها والتزاماتها الخاصة بها بحيث لايكون للدائنين البحريين الا التنفيذ على هذه الذمة البحرية دون أموال المالك الأخرى . وهذه النظرية الألمانية متبعة فى التشريعات السكندينافية .

(٢) **نظام التحديد الجزافى للمسئولية** : ويسأل مالك السفينة طبقا لهذا النظام مسئولية شخصية عن التزامات الربان ، ولكنه يبرأ من هذه المسئولية إذا دفع مبلغا جزافيا يحدد على أساس نوع الضرر وحمولة السفينة . وأخذ بهذا النظام قانون الملاحة التجارية الانجليزى الصادر سنة ١٨٩٤ . ويقدر هذا المبلغ بثمانية جنيهات انجليزية عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار المادية وخمسة عشر جنيها عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار البدنية التى تلحق الأشخاص . وبهذا النظام يأخذ التشريع الأمريكى والتشريعات الأنجلوسكسونية بوجه عام .

١٦٥ - معاهدة بروكسل فى المسئولية المحدودة لعام ١٩٢٤ :

ولاريب فى أن اختلاف التشريعات على هذا النحو يؤدى إلى تنازع خطير بينها، فضلا عما ينشأ عنه من صعوبات عملية جمة . ولذلك وضعت معاهدة بروكسل الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . وعمدت هذه المعاهدة إلى التوفيق بين النظرية القارّية الخاصة بالتحديد العينى وبين النظرية الانجلوسكسونية الخاصة بالتحديد النقدى أو الجزافى ، وخولت المالك الخيار بين أن يدفع قيمة السفينة وأجرة النقل وبين أن يدفع مبلغا جزافيا فيبرأ من المسئولية عن التزامات الربان أو التابعين البحريين .

وإذاا اختار المالك دفع قيمة السفينة والأجرة فإن السفينة تقوّم فى الأصل حسب حالتها فى نهاية السفر ، وتقدر الأجرة بعشرة فى المائة من قيمة السفينة فى بدء السفر .

أما إذا اختار المالك التحديد الجزافى فيجب عليه أن يدفع ثمانية جنيهات انجليزية عن كل طن من الحمولة الصافية ، وثمانية جنيهات انجليزية أخرى عن

كل طن من الحمولة إذا نجم عن الحادث وفاة أو اصابات بدنية ، ويختص الورثة أو المصابون بالمبلغ الثانى ، وإذا لم يف هذا المبلغ بحقوقهم اشتركوا بما تبقى لهم فى المبلغ الأول مع الدائنين بسبب أضرار مادية . وتقضى المعاهدة باحتساب التعويض الجزافى بالجنيه الذهب [١].

١٦٦- **معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ اكتوبر ١٩٥٧** :وقد امتنعت انجلترا والولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق على معاهدة ١٩٢٤ بسبب إصرارهما على مبدأ التحديد الجزافى للمسئولية . ونظراً لأهمية حمولة السفن التى ترفع علم هاتين الدولتين ، ولما كان تقدير قيمة السفينة مثار صعوبات جمة ، فضلا عن أن التأمين من المسئولية يفترض أن يعرف مقدما وبدقة الحد الأقصى للتعويضات التى يلتزم المالك بدفعها عند تحقق الحادث والتحديد الجزافى هو الوسيلة العملية للوصول إلى هذه النتيجة - لذلك أبرمت معاهدة جديدة ببروكسل فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ تقوم على مبدأ التحديد الجزافى وحلت بقوة القانون محل معاهدة ١٩٢٤ .

وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة على انضمام مصر إلى معاهدة ١٩٥٧ مع بعض التحفظات ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ٢٤ مارس ١٩٦٨ بنشر هذه المعاهدة والعمل بها اعتبارا من ٣١ مايو ١٩٦٨ . وقد انسحبت مصر من هذه الاتفاقية اعتبارا من ٨ مايو ١٩٨٥ .

١٦٧ - **معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية**: وقد انعقد فى لندن سنة ١٩٧٦ مؤتمر تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية لوضع معاهدة جديدة لتحل محل معاهدتى ١٩٢٤ و ١٩٥٧ بشأن تحديد المسئولية . وقد أسفر المؤتمر عن وضع معاهدة لندن الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ .

وقد دعا إلى إبرام هذه المعاهدة الجديدة عدة اعتبارات : من جهة أولى ضرورة تعديل المبالغ التى تتحدد بها المسئولية وفقا لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ إزاء التضخم النقدى مما يوجب مضاعفة هذه المبالغ لإعادة الوضع إلى ماكان

(١) أنظر في شرح أحكام معاهدة ١٩٢٤ مؤلفنا «أصول القانون البحري» ص ٢٢٣ بند ٢٢٦ ومابعده .

عليه سنة ١٩٥٧ . ومن جهة ثانية ، فإن ظهور السفن ذات الحمولة الضخمة يستلزم الأخذ بقواعد حساب مختلفة أكثر مرونة مما كانت عليه معاهدة ١٩٥٧ حتى لانفرض على هذه السفن أعباء تأمينية ثقيلة . ومن جهة ثالثة ينبغى أن يستبدل بالفرنك الفرنسى الذهب الذى قدرت على أساسه المسئولية وفقا لمعاهدة ١٩٥٧ نظام آخر يتفق مع الوضع النقدى الحالى أى بالإحالة إلى حقوق السحب الخاصة .

وأخيرا فإن صدور معاهدات واتفاقيات جديدة فى مختلف المجالات بعد سنة ١٩٥٧ يفرض التنسيق بين النصوص الدولية . ففى المجال الفنى صدرت اتفاقية اوسلو لعام ١٩٦٩ بشأن حمولة السفن . كما وضعت معاهدات جديدة لمواجهة أضرار خاصة ، وهى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ بشأن مسئولية مستغلى السفن الذرية ، ومعاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالبترول ، ومعاهدة بروكسل لعام ١٩٧١ بشأن المسئولية المدنية فى مجال النقل البحرى للمواد الذرية ، ومعاهدة أثينا لعام ١٩٧٤ الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر .

ويراعى أن تحديد المسئولية فى ظل المعاهدة الجديدة لم يعد مقصورا على مالك السفينة بل امتد إلى أشخاص آخرين بالاضافة إلى المالك ، وجاء عنوان المعاهدة صريحا فى التعبير عن هذا الاتجاه .

وقد وافقت مصر على الانضمام إلى هذه المعاهدة بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ٦ ابريل ١٩٨٦ ، ووافق مجلس الشعب على هذا القرار بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٩٨٧ ، وصدر قرار وزير الخارجية المنشور فى الجريدة الرسمية فى ١٦ يونيو ١٩٨٨ بالعمل بها اعتبارا من أول يوليو ١٩٨٨ .

ولقد كان التقنين البحرى المصرى القديم ، يأخذ بنظام الترك العينى (ترك السفينة والأجرة) فى المادة ٣٠ فقرة ٢ منه . ولكن التقنين البحرى الجديد هجر هذا النظام وأتى بتنظيم جديد لتحديد المسئولية فى المواد من ٨١ الى ٩١ استعان فيه الى حد كبير بأحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ ولكنه أدخل عليها تعديلات جوهرية تغاير كثير ا أحكام المعاهدة .

وندرس فيما يلى أحكام التشريع المصرى الجديد فى تحديد المسئولية من حيث نطاق تحديد المسئولية ، وحدود المسئولية ، واجراءات تحديد المسئولية ، وسقوط الحق فى تحديد المسئولية ، وانقضاء دعوى المسئولية ، مع الاشارة إلى ما يوجد من خلافات بين أحكام التشريع المصرى وأحكام المعاهدة الدولية .

المبحث الثانى

أحكام تحديد المسئولية فى التقنين البحرى المصرى

١ – نطاق تحديد المسئولية

١٦٨ **المستفيدون من تحديد المسئولية** : فى ظل نظام التحديد العينى للمسئولية الذى يتمثل فى ترك السفينة وأجرة النقل والذى كان يأخذ به التقنين البحرى القديم كان التمسك بالتحديد مقصورا على مالك السفينة ، إذ أن المجهز غير المالك لايستطيع أن يترك سفينة لايملكها . ولما حل نظام التحديد الجزافى أو النقدى للمسئولية محل نظام التحديد العينى أو الترك بمقتضى معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ ، أصبح للمجهز غير المالك أن يستفيد أيضا من التحديد .

وطبقا لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ صار التمسك بتحديد المسئولية مقررا لكل من مالك السفينة ، ومستأجر السفينة ، والمجهز غير المالك ، والمدير المجهز(مدير الشيوع البحرى) ، وكذلك للربان والبحارة وغيرهم من التابعين . والعلة من إفادة التابعين من تحديد المسئولية هى أن المتضرر قد يرجع مباشرة على التابع فيحكم عليه بالتعويض الكامل ، ولكن المالك أو المجهز لايستطيع عملا أن يترك تابعه يتحمل نتيجة الحكم وحده مما يحرم المالك أو المجهز بطريق غير مباشر من ميزة تحديد المسئولية . ولذلك تقرر إفادة التابعين من أحكام تحديد المسئولية حماية للمالك أو المجهز .

ثم جاءت معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ فتوسعت فى دائرة الأشخاص المستفيدين من تحديد المسئولية ، وأجازت الحق فى تحديد المسئولية لكل من المنقذ والمؤمن .

١٦٩– وأخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بذات الحكم الذى أخذت

به معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ . ويتضح من نص المادتين ٨١و ٩١ منه أن الحق في تحديد المسئولية ليس مقصورا على مالك السفينة ، بل يثبت هذا الحق أيضا للمجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، كما يثبت هذا الحق كذلك للربان والبحارة وغيرهم من التابعين فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لاتجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحد الأقصى المقرر .

والجديد في هذا الحكم هو دخول المنقذ والمؤمن في نطاق المستفيدين من تحديد المسئولية كما فعلت معاهدة لندن . ويقصد بالمنقذ في هذا الخصوص كل شخص يقوم بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات المساعدة أو الانقاذ ، أى سواء قدمت هذه الخدمات من خلال سفينة أو من أشخاص لايستخدمون سفينة كما لو قدمت من طائرة أو من شخص موجود على السفينة ذاتها التى قدمت إليها هذه الخدمات . وفي هذا رد على ماذهب إليه القضاء الانجليزى من إنكار الحق في تحديد المسئولية على المنقذ الذى يعمل خارج نطاق سفينة الانقاذ .

وتشمل عمليات الإنقاذ وفقا للمعاهدة ، عمليات تعويم ورفع وتدمير والقضاء على خطورة سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو مهجورة بما في ذلك ماهو موجود أو كان موجودا على ظهرها ، وكذلك عمليات رفع وتدمير والقضاء على خطورة شحنة سفينة ، وأيضا التدابير التى اتخذها الشخص المسئول بقصد توقى ضرر أو التقليل منه وكذلك الأضرار الناجمة عن هذه التدابير (م٢-١) .

كذلك تقرر للمؤمن ، الذى يؤمن لديه من المسئولية عن الديون الخاضعة للتحديد ، الحق في تحديد مسئوليته في نفس الحدود المقررة للمستأمن .

١٧٠- **الديون الخاضعة للتحديد** : تنص المادة ٨١ فقرة (١) بحرى جديد على أن « لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية ... إذا كان الدين ناشئا عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) الاضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية .

(ب) الأضرار البدنية والأضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة .

ويلاحظ أولا أن تحديد المسئولية جائز أيا كان نوع هذه المسئولية ، أى سواء أكانت مسئولية عقدية أم مسئولية تقصيرية .

ويلاحظ ثانيا أن الديون الخاضعة للتحديد جاء بيانها فى النص على سبيل الحصر . وعندنا أن عبارة « الأضرار البدنية » المذكورة في النص تشمل الوفاة أيضا على نحو ماجاء فى معاهدة لندن التى تذكر الوفاة والأضرار البدنية .

ويلاحظ ثالثا أن الأضرار البدنية أو الأضرار المادية التى تقع لأشخاص أو لأموال على ظهر السفينة يجوز تحديد المسئولية عنها سواء أكانت تتعلق مباشرة بملاحة السفينة أو تشغيلها . أما الأضرار البدنية أو المادية التى لاتقع على ظهر السفينة فيشترط لتحديد المسئولية عنها أن تكون ذات صلة مباشرة بملاحة السفينة أو تشغيلها .

هذا ، ويجوز التمسك بتحديد المسئولية فى الحالات المذكورة سابقا ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة (م ٨١ فقرة ٢) .

١٧١- **الديون المستثناة من تحديد المسئولية** : أخرجت المادة ٨٢ بحرى جديد من نطاق تحديد المسئولية بعض ديون تظل المسئولية عنها مطلقة . وهذه الديون هى :

(أ) الديون الناشئة عن تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها . والعلة من هذا الاستثناء هى ضرورة تطهير الممرات المائية من هذه العوائق ضمانا لحسن سير الملاحة البحرية وانتظامها .

(ب) الديون الناشئة عن إنقاذ السفينة . وعلة هذا الاستناء هى التشجيع على تقديم المساعدة للسفن المعرضة لخطر الهلاك .

(ج) الديون الناشئة عن المساهمة فى الخسائر المشتركة . وتبرر هذا الاستثناء اعتبارات العدالة التى تفرض على كل من أفاد من الخسارة المشتركة أن يتحمل حصته منها كاملة .

(د) حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها ، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم . وعلة هذا الاستثناء هى أن هؤلاء التابعين ذوو موارد محدودة ومن العدالة حمايتهم وتمكينهم من الحصول على حقوقهم كاملة .

(هـ) الضرر النووى . والحكمة من استبعاد الضرر النووى من نطاق تحديد المسئولية هى أن المسئولية عن هذا الضرر تخضع لنظام خاص بمقتضى اتفاقيات دولية أخرى كمعاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية لعام ١٩٦٢ .

(و) الضرر الناشي عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى . وذلك لأن هناك معاهدات دولية خاصة بتنظيم المسئولية الناشئة عن هذا الضرر وهى معاهدة بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترول لعام ١٩٦٩ .

٢- حدود المسئولية

١٧٢- عرض التقنين البحرى الجديد في المواد من ٨٣ إلى ٨٨ منه لحدود المسئولية أى الحدود القصوى للمسئولية وكيفية حساب هذه الحدود وقواعد توزيع مبالغ الحدود القصوى على الدائنين . والمشرع المصرى وإن تأثر إلى حد كبير بأحكام معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ ، إلا أنه خالفها فيما يتعلق بمبالغ التحديد وبعض قواعد حسابها . وهذا الاختلاف من شأنه أن يؤدى إلى ازدواج الأحكام القانونية فى ذات المسألة وهو أمر غير مرغوب فيه. وكان الأصوب الاكتفاء بالإحالة فى هذا الشأن إلى أحكام المعاهدة ، مما ينفى الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل مبالغ التحديد بمراعاة التغير فى قيمة النقد المصرى .

١٧٣- **الحدود القصوى للمسئولية** : تميز الفقرة الأولى من المادة ٨٣ بحرى جديد بين الأضرار البدنية وجميع الأضرار الأخرى .

(أ) فبالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية ، تحدد المسئولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة

طن . فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ ثلاثمة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

ويلاحظ أن المبالغ القصوى التى تتحدد بها مسئولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية لاتشمل التعويضات الناشئة عن وفاة المسافرين أو إصابتهم بأضرار بدنية . ذلك أن هناك نصوصا خاصة بتحديد مسئولية الناقل البحرى تسرى وحدها دون الأحكام المتعلقة بتحديد مسئولية مالك السفينة ، إعمالاً للمادة ١٩٨ الواردة بالفصل الثانى من الباب الثالث من التقنين البحرى ونصها « تسرى أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحرى سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها» . وعلى هذا تتحدد مسئولية الناقل البحرى عن وفاة المسافر أو اصابته بدنيا بمبلغ لايزيد على مائة وخمسين ألف جنيه مالم يتفق على مبلغ أكبر وفقا لنص المادة ٢٥٨ بحرى جديد . ومن ثم فإن الحدود القصوى لمسئولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية تنصرف إلى الأضرار البدنية التى تلحق الغير الموجودين على الأرض أوعلى سفينة أخرى .

(ب) أما بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية فتحدد المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

ويلاحظ هنا أن هذا التحديد الخاص بمسئولية مالك السفينة عن الأضرار الأخرى لايسرى على التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة المنقولة أو التأخير فى النقل ، حيث توجد نصوص خاصة بشأنها فى الفصل الخاص بعقد النقل البحرى إعمالاً لنص المادة ١٩٨ سالفة الذكر [١] .

ولم ينظم المشرع المصرى حق تحديد المسئولية المقرر للمنقذ الذى لايعمل انطلاقا من سفينة . وقد قررت معاهدة لندن فى هذا الفرض حداً أقصى جزافيا للمسئولية يقدر على أساس ١٥٠٠ طن حمولة . وهذا الحكم جدير بالاتباع فى التشريع المصرى رغم عدم النص عليه .

---

(١) يلاحظ أن التحديد القانوني لمسئولية المالك أو المجهز لايخل بحقه فى تحديد مسئوليته كناقل بحري طبقا للمادة ٨ من معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

هذا ويقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسئولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه (م ٨٣ فقرة ٢ بحرى) . أما الاتفاق على رفع الحد الأقصى ، أو الاتفاق بعد وقوع الحادث على دفع مبلغ أقل فيقع صحيحا منتجا لأثره .

١٧٤ - **كيفية حساب الحدود القصوى للمسئولية** : تحسب المبالغ التى تتحدد بها المسئولية على أساس الحمولة الكلية للسفينة . وتحسب هذه الحمولة وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ٨٣ فقرة ٣ بحرى جديد) . ويلاحظ أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ اتخذت الحمولة الصافية للسفينة أساسا لحساب مبالغ تحديد المسئولية . أما معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ فاعتدّت بالحمولة الكلية للسفينة وفقا لاتفاقية أوسلو سنة ١٩٦٩ لقياس حمولة السفينة.

ويحتسب التشريع المصرى مبالغ التحديد بالجنيه المصرى . وكانت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ تتخذ الفرنك الفرنسى الذهب المعروف باسم فرنك بوانكاريه أساسا لتحديد المسئولية . أما معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ فقد جعلت من حق السحب الخاص الذى يحدد قيمته صندوق النقد الدولى على أساس متوسط سعر مجموعة من عملات معينة [(١)] وحدة حساب مبالغ التحديد . ومن المأمول أن يتدخل المشرع المصرى لتعديل نص المادة ٨٣ فقرة أولى بحرى جديد بما يتمشى مع حكم معاهدة لندن واتخاذ حق السحب الخاص أساسا لتحديد المسئولية ، وذلك عن طريق الإحالة إلى أحكام المعاهدة وكل تعديل يطرأعليها تكون مصر طرفا فيه .

ويلاحظ أن المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد تعد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التى قد تنشأ عن حادث آخر (م٨٦). ومعنى ذلك أن مدى المسئولية يتجدد مع كل حادث .

١٧٥- **قواعد توزيع مبالغ التحديد** : قسمّ المشرع المصرى المبالغ التى تتحدد بها المسئولية إلى مجموعتين : الأولى خاصة بالأضرار البدنية ، والثانية خاصة بالأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية (م ٨٣ فقرة أولى) . ويجرى

(١) هذه العملات هي عملات الولايات المتحدة الأمريكية ، المملكة المتحدة المانيا، فرنسا واليابان .

التوزيع فى كل من المجموعتين بنسبة كل دين غير متنازع عليه .

واستثناء من ذلك تكون للديون الناشئة عن الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية الأولوية على غيرها من الديون الناشئة عن الأضرار الأخرى غير البدنية (م٨٥) . وعلة هذا الاستثناء أن هذه الديون تتعلق بحسن سير وانتظام الملاحة البحرية [١].

وقررالمشرع رعاية خاصة للدائنين بسبب الأضرار البدنية ، فنص فى المادة ٨٤ على أنه « إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة ، اشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية » .

وإذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث ، فلا يسرى تحديد المسئولية إلابالنسبة إلى المبلغ الباقى بعد إجراء المقاصة بين الدينين (م ٨٧ فقرة ١) .

وإذا وفّى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التى يجرى التوزيع بينها ، جاز له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أوفاه (م ٨٨ فقرة ١) .

ويجوز للمحكمة ، بناء على طلب مالك السفينة ، أن تحتفظ لمدة تعينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به (م ٨٨ فقرة ٢).

٣- اجراءات تحديد المسئولية

١٧٦- **التمسك بتحديد المسئولية** : تحديد المسئولية رخصة قررها المشرع لمالك السفينة ولطائفة أخرى من الأشخاص .ولذا لايقع بقوة القانون ، وانما يجب التمسك به ممن له الحق فيه . والمادة ٨١ فقرة أولى صريحة فى هذا الشأن إذ تنص «لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته .. » . ويلاحظ أن التمسك بتحديد المسئولية لايعتبر إقراراً بها (م٨١ فقرة ٢).

---

(١) أجازت معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ لكل دولة طرف فيها أن تنص.في تشريعها الوطني على أن تكون لهذه الديون الأولوية علي الديون الناشئة عن الأضرار الأخري غير البدنية (م ٦ فقرة ٣) . وقد أخذ المشرع المصرى بذلك في المادة ٨٥ بحري جديد .

ولم يحدد المشرع شكلا معينا للمالك للتمسك بتحديد المسئولية . ومن ثم يجوز التمسك بتحديد المسئولية باتفاق مع الدائنين أو باعلان على يد محضر أو فى صورة دفع فى دعوى أقامها دائن أو برفع دعوى يطلب فيها المسئول تحديد مسئوليته .

ولم يحدد المشرع أيضا ميعادا للتمسك بتحديد المسئولية ، فيجوز التمسك به فى أية حالة تكون عليها الدعوى المرفوعة من الدائنين ، بل ويجوز التمسك به بعد صدور حكم نهائى فى الدعوى .

١٧٧- وتنص المادة ٨٧ فقرة ٢ على أنه « لايجوز للدائن اتخاذ أى اجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أوإذا قدم ضمانا تقبله المحكمة » . ويستفاد من هذا النص أن التمسك بتحديد المسئولية يتم بوضع المبالغ المخصصة للتعويض فعلا تحت تصرف الدائن أو تقديم ضمان تقبله المحكمة . وفى هذه الحالة لايجوز للدائن أن يتخذ أيه اجراءات على أموال مالك السفينة . وقد اقتبس المشرع المصرى هذا الحكم من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ ، وهو يقابل صندوق التحديد فى هذه الاتفاقية (م١١).

٤- سقوط الحق فى تحديد المسئولية

١٧٨- لم يكن لمالك السفينة وفقا للتقنين البحرى الملغى أن يتمسك بتحديد مسئوليته بترك السفينة وأجرة النقل للدائنين عن أخطائه الشخصية ، بل كان مسئولا عن هذه الأخطاء مسئولية مطلقة فى كافة أمواله . وأخذت بذات الحكم معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧ .

جاءت معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ ونصت فى مادتها الرابعة على أنه لايجوز للشخص المسئول التمسك بتحديد مسئوليته إذا ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع شخصى من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر ، أو عن رعونة ووعى باحتمال أن هذا الضرر قد ينشأ عن ذلك .

وأخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بحكم معاهدة لندن مع بعض الاختلاف ، فنصت المادة ٨٩ منه على أنه « لايجوز لمالك السفينة التمسك

بتحديد مسئوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث » .

ويستفاد من هذا النص مايأتى :

١- أنه لايكفى لسقوط حق مالك السفينة فى تحديد المسئولية أن يكون الضرر ناشئا عن خطئه الشخصى أيا كان هذا الخطأ ، بل يجب أن يكون فعلا أو امتناعا صادرا من المالك شخصياً أو من نائبه كالربان . أما معاهدة لندن فتشترط أن يكون الفعل أو الامتناع صادرا من الشخص المسئول شخصيا ، وبالتالى لايسقط حق مالك السفينة فى تحديد مسئوليته إذا كان الفعل أو الامتناع صادرا من أحد تابعيه .

٢- يجب لسقوط الحق فى تحديد المسئولية أن يكون الفعل أو الامتناع صدر من المسئول أو نائبه إما بقصد إحداث الضرر الذى يطلب تحديد المسئولية عنه وإما عن عدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث. وهذا هو مفهوم الخطأ الإرادى Wilful misconduct المعروف فى النظام الانجلوسكسونى. ويأخذ المشرع المصرى بمعيار موضوعى في تقدير ذلك الإدراك يتمثل فى الإدراك أن ضررا أيا كان يمكن أن يحدث . أما اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ فقد أخذت بالمعيار الشخصى وتطلبت إدراك المسئول شخصيا بأن فعله أو امتناعه قد يؤدى إلى وقوع الضرر ذاته الذى يطلب هو تحديد المسئولية عنه . ومعنى ذلك أنه لو ارتكب مالك السفينة فعلا أو امتناعا برعونة أو عدم اكتراث مدركا أن ضررا معينا قد يحدث ولكن وقع ضرر آخر ، فإن المالك لايسقط حقه فى التمسك بتحديد المسئولية طبقا للمعاهدة ، بينما يحرم من التمسك بتحديد مسئوليته طبقا للقانون المصرى . ولاشك أن حكم التشريع المصرى فى هذا الصدد أفضل للدائنين من حكم معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ .

١٧٩- وقد سبق القول بأن للربان والبحارة وغيرهم من التابعين فيما يتعلق بتأدية وظائفهم حق التمسك بتحديد المسئولية (م ٩١ فقرة ١) .

وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم

تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة (م ٩١ فقرة ٢).

٥- تقادم دعوى المسئولية

١٨٠- تنص المادة ٩٠ فقرة أولى بحرى جديد على أن « تنقضى دعوى المسئولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية » .

ومدة السنتين التى حددها هذا النص هى مدة تقادم وليست مدة سقوط، ولذلك تنقطع بنفس الأسباب التى ينقطع بها التقادم المسقط فى القواعد العامة والمنصوص عليها فى المادتين ٣٨٣و ٣٨٤ من التقنين المدنى . على أن التقنين البحرى أضاف اليها أسبابا أخرى ، فنص على انقطاع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار (م ٩٠ فقرة ٢ بحرى) .

الفرع الرابع

المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية[1]

١٨١- يستقبل العالم اليوم طلائع ثورة حقيقية فى الملاحة البحرية ، إذتنطلق سفن تسير بالطاقة الذرية مبشرة بالعصر الذرى الجديد . فلقد استخدمت كل من أمريكا وروسيا هذه الطاقة فى بعض أنواع السفن الحربية كالغواصات ، وزودت بها سفنا أخرى لأغراض تجارية . وتزمع بعض الدول الأخرى بناء سفن ذرية لها حتى لاتتخلف فى هذا الميدان .

على أن استخدام الطاقة الذرية فى الملاحة البحرية ينطوى على أخطار جديدة لابدمن مواجهتها منذ الآن بقواعد قانونية ملائمة خاصة بالمسئولية المدنية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، لأن القواعد التقليدية للمسئولية لاتكفى لمواجهة هذه الأخطار . وذلك بالنظر إلى الأضرار الجسيمة التى قد

(١) أنظر بحث المؤلف « المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقا لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥ مايو ١٩٦٢ » والمنشور بمجلة الحقوق ، العدد الثالث والرابع لعام ٦١-١٩٦٢صفحة ١٤٥ .

تصيب الغير من الحوادث الذرية وهى أضرار تفوق الأضرار التى تنجم عن الحوادث التقليدية ، كما أن الضرر قد يحدث على مسافة بعيدة من مصدر الاشعاع وقد يظل كامنا لمدة طويلة . ومن الواضح أن هذه المسألة لاتهم الدول التى ترخص بتسيير السفن الذرية تحت علمها فحسب بل أنها تهم أيضا جميع الدول الأخرى التى قد ترسو السفن الذرية بموانيها أو تمر بمياهها الاقليمية أو قد تتعرض سفنها التقليدية (غير الذرية) أو منشآت موانيها وشواطئها لأخطار السفن الذرية الأجنبية .

١٨٢-المعاهدة الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية : واهتمت اللجنة البحرية الدولية بمسألة المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، وأقرت فى مؤتمرها السنوى الذى عقد بمدينة ريكا Rijeka بيوغوسلافيا فى سبتمبر سنة ١٩٥٩ مشروع معاهدة دولية فى هذا الشأن . كما أن الوكالة الدولية للطاقة الذرية بفيينا أولت هذه المسألة عنايتها ، فدعت لجنة من الخبراء القانونيين لدراسة مشروع اللجنة البحرية الدولية فى مارس وأغسطس سنة ١٩٦٠، وأسفرت دراستهم عن مشروع جديد للمعاهدة لم يغير من الحلول الأساسية لمشروع اللجنة البحرية الدولية .

وطرح مشروع اللجنة البحرية الدولية مع مشروع الوكالة الدولية للطاقة الذرية على مؤتمر بروكسل الدبلوماسى الذى انعقد فى أبريل سنة ١٩٦١ . ولكن المناقشات التى دارت فى المؤتمر أثارت خلافات حول بعض المواد كما أسفرت عن كثير من المسائل الجديدة ، ولذلك رؤى إرجاء النظر فى المشروع إلى مؤتمر ثان تدعو إليه الحكومة البلجيكية .

ثم انعقد المؤتمر الدبلوماسى للقانون البحرى فى بروكسل فى دورة انعقاده الحادية عشرة فى مايو ١٩٦٢ وأسفر عن توقيع المعاهدة الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ . ووافقت على المعاهدة ٣٨ دولة ، ولم توافق عليها عشر دول بينها الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا وهما الدولتان الوحيدتان اللتان تملكان سفنا ذات محرك ذرى فى الوقت الحاضر . ويرجع السبب فى عدم موافقة هاتين الدولتين على المعاهدة إلى انطباق أحكامها على السفن الذرية دون تمييز ولو كانت سفنا حربية .

وهناك أسباب دستورية وإدارية خاصة بأمريكا تحول دون إخضاع السفن الحربية للالتزامات المقررة فى المعاهدة . أما روسيا فمرد رفضها هو أن المعاهدة تهدف إلى تشجيع انتشار الطاقة الذرية وحماية مستغلى السفن الذرية مما ينبغي معه قصر تطبيق أحكامها على السفن المستخدمة فى أغراض تجارية بحت .

ولما كانت هذه المعاهدة لم تصدق عليها حتى الآن إحدى الدولتين المالكتين لسفن ذرية ، وتصديق إحداهما يكفى لنفاذ المعاهدة ، فإنها لم تدخل بعد دور النفاذ .

١٨٣- **المبادئ الأساسية للمعاهدة** : أخذت المعاهدة بالأسس التى أقرتها اللجنة البحرية الدولية فى مؤتمرها بمدينة ريكا وهى تجمل فيما يأتى :

(١) المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية .

(٢) تحديد مسئولية المستغل بمبلغ معين .

(٣) التزام المستغل بالتأمين أو تقديم ضمان مقابل لتحديد المسئولية .

هذا عدا قواعد أخرى خاصة بالاختصاص القضائى والتقادم وغير ذلك سنعرض لها بعد أن نتناول هذه المبادئ الأساسية بالشرح والتفصيل .

المبحث الأول

المسئولية الموضوعية لمستغل السفن الذرية

١٨٤- تبدأ المعاهدة فى مادتها الأولى بتحديد معانى الألفاظ المستعملة فيها وفقا للعادة الأنجلوسكسونية فى الصياغة التشريعية . فتعرف السفينة الذرية بأنها كل سفينة مزودة بمصدر للطاقة الذرية ، والدولة المرخصة بأنها الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية أو ترخص باستغلالها تحت علمها ، أى أنها فى الحقيقة دولة العلم ، والمستغل بأنه الشخص المرخص له من الدولة باستغلال سفينة ذرية أو الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية ، والوقود الذرى بأنه كل مادة تسمح بانتاج الطاقة الذرية وتستخدم أو معدة لأن تستخدم فى سفينة ذرية ، والضرر الذرى بأنه كل وفاة أو إصابة للأشخاص وكل هلاك أوتلف للأموال

ينشأ عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد أخرى ضارة من مواد الوقود الذرى أو عن المنتجات أو المخلفات المشعة . والحادث الذرى بأنه كل حادث ينجم عنه ضرر ذرى .

ثم انتقلت المعاهدة بعد ذلك فى المادة الثانية إلى تقرير مسئولية مستغل السفينة الذرية مسئولية موضوعية عن كل ضرر ذرى يثبت أنه ناشيء عن حادث ذرى. ومن ثم فإن مسئولية المستغل ليست مسئولية شخصية تقوم على الخطأ بل هى مسئولية موضوعية تقوم على الضرر لا على الخطأ . فاذا وقع الضرر الذرى من جراء حادث ذرى ولو بغير خطأ من المستغل ، كان مسئولا عنه . ويترتب على ذلك أن المتضرر لايكلف بإثبات خطأ المستغل ولكنه يكلف فقط بإثبات الضرر ورابطة السببية بين الضرر والحادث الذرى . كما أن المستغل لايبرأ من المسئولية بإثبات أن الضرر مرجعه القوة القاهرة .

وقد تقرر هذا الحكم حماية للمتضررين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على الخطأ فى الحوادث الذرية . كما تبرره ضرورة تحمل المستغل لتبعة مااستحدثه من أخطار .

ومع ذلك يجوز للمستغل أن يتخلص من المسئولية إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو إهمال القيام بعمل من المتضرر ذاته بقصد إلحاق الضرر بنفسه . كما لايسأل المستغل عن الأضرار الذرية التى تنجم عن الحوادث الذرية التى تقع بسبب أعمال الحرب أو الثورة (م٨).

١٨٥- **قصر المسئولية على المستغل** : ولايسأل أى شخص آخر غير المستغل عن الضرر الذرى (م٢/٢) . أى أن المسئولية عن الضرر الذرى تقتصر على المستغل وحده دون غيره ، بحيث يبرأ من المسئولية الأشخاص الآخرون الذين قديساهمون فى وقوع الحادث كمجهزى السفن غير الذرية ومن يقومون بالاصلاح أو توريد مهمات وأدوات للسفن الذرية .

ويستهدف هذا الحكم التيسير على المدعين بقصر المطالبة على شخص واحد مسئول هو المستغل بدلا من رفع دعاوى متعددة . كما يستهدف إعفاء الأشخاص الآخرين من عقد تأمينات لمواجهة مسئوليتهم المحتملة عن التصادم أو

الحوادث الأخرى التى قد تدخل فيها سفن ذرية وتنجم عنها حوادث ذرية . وتبدو أهمية هذا الحكم فيما يتعلق بمجهزى السفن التقليدية (غير الذرية) فى الحالة التى ينشأ فيها الحادث الذرى مثلا عن تصادم بسبب خطأ إحدى هذه السفن ، إذ يترتب عليه إعفاء هؤلاء المجهزين من المسئولية وبالتالى من ضرورة إبرام تأمينات جديدة من الأخطار التى تنشأ بسبب استغلال السفن الذرية .

ويتفرع على ماتقدم عدم جواز رجوع المستغل على الغير فى المبدأ إلا فى حالات استثنائية كما فى حالة الضرر الذى يحدثه الغير عمداً (م ٦/٢) .

المبحث الثانى

تحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية

١٨٦- **مبدأ التحديد** : رأى واضعو المعاهدة ضرورة تحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية بمبلغ معين نظراً لجسامة الأضرار الذرية وتشجيعا لاستغلال السفن الذرية فى الأغراض السلمية . على أن تحديد المسئولية ليس مفيداً للمستغل فحسب بل هو مفيد أيضا للمتضررين من الحادث الذرى إذ يمكنهم عن طريق التحديد الحصول من الدولة المرخصة على ضمانات مالية تقيهم خطر إعسار المستغل .

١٨٧- **مبلغ التحديد** : نصت المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة على تحديد مسئولية المستغل فيما يتعلق بسفينة ذرية واحدة بمبلغ ١٥٠٠ مليون فرنك (١٠٠ مليون دولار) عن كل حادث ذرى . ويتكرر هذا المبلغ إذا تكررت الحوادث .

وروعى فى تحديد هذا المبلغ اعتباران : الأول ، هو توفير حماية معقولة للمتضررين . والثانى ، هو أن لا يكون هذا المبلغ مرتفعا إلى حد يعوق استخدام الطاقة النووية فى السفن لأغراض سلمية .

والمقصود بالفرنك الذى اتخذ أساساً للتحديد الفرنك الذهب .ويمكن تحويل مبلغ التحديد إلى أيه عملة وطنية طبقا للقيمة الذهبية لهذه العملة فى تاريخ الوفاء (م٤/٣) .

وللمستغل أن يفيد من تحديد المسئولية ولو كان الحادث الذرى قد وقع بخطأ شخصى من جانبه (م ٣ فقرة ١) .

المبحث الثالث

الضمان المالى الاجبارى

١٨٨- تلزم المعاهدة مستغل السفينة الذرية بإبرام تأمين أو بتقديم ضمان مالى آخر (كضمان بنك مثلا) تحدد الدولة المرخصة شروطه لمواجهة مسئوليته عن الضرر الذرى(م٢/٣) . ولانظير لهذا الالتزام فى معاهدة سنة ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن . بيد أن جسامة الأضرار وحماية حق المتضررين فى الحصول على التعويض تفرضان هذا الحل .

١٨٩- **ضمان الدولة** : وتضمن الدولة المرخصة الوفاء بالتعويضات المستحقة على المستغل عن الضرر الذرى فى حدود مبلغ التحديد فى الحالة التى يكون فيها التأمين أو الضمان المالى الآخر غير كاف (م٢/٣).

وتدخل الدولة لضمان المسئولية عن الأضرار الذرية ضرورى لحماية المتضررين . ذلك أن التأمين قد يستبعد من نطاقه بعض الأخطار كالقوة القاهرة. وقد لايكون عقد التأمين صحيحا لأى سبب كان . كما أن الضمان الكافى قد يتعذر الحصول عليه فى أسواق التأمين لمجاوزة مبلغ التحديد مقدرة التأمين التجارى . ومن ثم كان لابد من ضمان الدولة للمسئولية .

على أن الدولة التى تستغل سفنا ذرية لاتلتزم بالتأمين أو الضمان المالى الاجبارى لضمان مسئوليتها (م ٣/٣) وذلك اكتفاء بائتمان الدولة نفسها .

١٩٠ - **تخصيص الضمان المالى للوفاء بالتعويضات** : والمبالغ المستحقة بمقتضى التأمين أو المقدمة كضمان مالى أو المقدمة من الدولة تخصص للوفاء بالتعويضات المستحقة بمقتضى المعاهدة (م ٩) . أى أنها تعتبر ضمانا مقصورا على الدائنين بسبب الأضرار الذرية وحدهم دون غيرهم .

المبحث الرابع

الاختصاص القضائى والتقادم

١٩١- **الاختصاص القضائى** : تمنح المعاهدة المدعى فى دعوى التعويض

الخيار بين رفع دعواه إلى محاكم الدولة المرخصة ، أو إلى محاكم الدولة المتعاقدة التى وقع الضرر الذرى فى اقليمها (م ١٠ فقرة ١) . ويخلص من ذلك أن محاكم الدولة المرخصة تختص وحدها بالدعاوى الناشئة عن الحوادث التى تقع فى عرض البحر .

وللدولة المرخصة حق التدخل فى كل دعوى موجهة ضد المستغل بوصفها ضامنة للوفاء بالتعويضات (م ١٠ فقرة ٢) .

ولايجوز للدولة التمسك بحصانتها القضائية فى الحالات التى تكون فيها مسئولة بوصفها مستغلة لسفن ذرية . على أن المعاهدة لاتجيز أن تكون السفن الحربية والسفن المخصصة لأغراض غير تجارية المملوكة للدولة أو التى تستغلها محلا للحجز أو الضبط أو الايقاف . كما لاتمنح الاختصاص للمحاكم الأجنبية إذا تعلق الأمر بسفينة حربية (م ١ فقرة ٣).

١٩٢ - **التقادم** : وتضع المعاهدة قواعد خاصة لتقادم دعوى التعويض، نظراً لأن الضرر قد لايظهر إلا فى وقت متأخر مما ينبغى معه الاحتفاظ بدعوى المتضررين . فينقضى الحق فى التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات من تاريخ الحادث الذرى (م١/٥) .

المبحث الخامس

أحكام أخرى

١٩٣ - **نطاق تطبيق المعاهدة** : تنطبق المعاهدة على كل ضرر ذرى ينشأ عن حادث ذرى تتدخل فيه سفينة ذرية تحمل علم دولة متعاقدة أيا كان مكان وقوع الضرر (م ١٣) . ومن ثم لاتنطبق المعاهدة على نقل السفينة لمواد ذرية مالم تكن تسير بطاقة ذرية . كما يخرج من نطاق تطبيقها الأضرار التى تلحق بالسفينة ذاتها أو ملحقاتها .

وتنطبق المعاهدة على السفينة الذرية ابتداء من تاريخ إنزالها في البحر (م١٣).

كما تنطبق المعاهدة على السفينة الذرية سواء أكانت تجارية أو حربية

(م ١ و ١٠) . إذ رؤى من الضرورى تطبيق أحكام المعاهدة على السفن الذرية الحربية حماية للجمهور وبوجه خاص السفن العادية التى قد تدخل فى تصادم مع سفن ذرية حربية . وفى انطباق المعاهدة على السفن الحربية خروج على القواعد التقليدية فى القانون البحرى والمعاهدات البحرية السابقة التى تقضى بعدم تطبيق أحكامها على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة غير تجارية .

١٩٤- **العلاقة بين المعاهدة والمعاهدات البحرية الأخرى** : وتقدم المعاهدة على أية معاهدة دولية أخرى للقانون البحرى فى حدود التعارض القائم بينها (م١٤) . وذلك حتى لايتعرض مستغل السفينة الذرية والمجهزون الآخرون للمقاضاة بناء على أسباب مختلفة عن نفس الحادث .

وتطبيقا لذلك لايجوز لمستغل السفينة الذرية أن يتمسك بالتحديد المقرر بمعاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية[١] . ولامحل كذلك لتطبيق معاهدة التصادم المبرمة سنة ١٩١٠ على التصادم الذى يقع بين سفينة ذرية وسفينة غير ذرية .

ولاتحرم المعاهدة الدول المتعاقدة من الحق فى أن ترفض دخول السفن الذرية المرخص لها بالاستغلال من دولة متعاقدة أخرى فى موانيها ومياهها الإقليمية ولو كانت الدولة المرخصة قد أوفت بكل الالتزامات المفروضة عليها بمقتضى المعاهدة (م١٧) .

١٩٥- **نفاذ المعاهدة وتعديلها** : وتنفذ المعاهدة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التصديق عليها من دولتين تكون إحداهما على الأقل دولة مرخصة (م٢٤/١) . ولذلك فإن امتناع الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفييتى عن التوقيع على المعاهدة يضعف إلى حد كبير من احتمالات تطبيقها .

ونظراً لحداثة المشكلات التى أثارها استغلال السفن الذرية والتطور المحتمل لانتشار الطاقة الذرية ، نصت المعاهدة على أن تدعو الحكومة البلجيكية والوكالة الدولية للطاقة الذرية إلى مؤتمر للنظر فى تعديلها بعد خمس سنوات من نفاذها (م ٢٦) .

---

(١) انظر ماسبق بند ١٧١ .

الفرع الخامس

مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى

١٩٦- **تمهيد** : لاشك أن موضوع حماية البيئة الانسانية بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص ، موضوع حيوى هام ، بل هو موضوع الساعة فى الوقت الحاضر الذى أصبحت فيه مشكلة تلوث البيئة على رأس المشكلات الأساسية التى تواجه الدول المتقدمة والدول النامية على حد سواء .

وحظيت مشكلة حماية البيئة البحرية بالذات من اهتمام الدول والمنظمات الدولية والهيئات العلمية مالم تحظ به مشكلة أخرى من مشكلات التلوث . ولعل السبب فى ذلك أن البحر لم يعد ينظر إليه كطريق للنقل أو المواصلات فحسب . بل أيضا كخزان هائل للثروات والموارد الطبيعية ، كما أن البحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة من سطح الكرة الأرضية .

ولقد برز الاهتمام أولا بحماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت (النفط أو البترول) ، باعتبار أن التلوث بالزيت أهم أنواع التلوث البحرى ، إذ أن ملايين الأطنان من الزيت تتسرب إلى البحار والمحيطات سنويا من الناقلات وغيرها من السفن ، وينسب أكثره إلى إلقاء مياه الاتزان الملوثة فى البحر وإلى عمليات غسيل خزانات ناقلات الزيت والقاء مخلفاتها فى البحر ، هذا إلى جانب مايتسرب من عمليات التنقيب وأنابيب البترول ومصافى التكرير وبعض الأنشطة الأخرى .

ولذلك وضعت الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت فى لندن عام ١٩٥٤ . ورغبة فى تحقيق المنع الكلى الشامل لتلوث البيئة البحرية من الزيت والمواد الضارة الأخرى أبرمت تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن الموقعة فى لندن سنة ١٩٧٣ والبروتوكول المعدل لها سنة ١٩٧٨ . وحلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ ، ووافقت عليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٣٦ لسنة ١٩٨٤ .

واحتل الاهتمام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مكاناً بارزاً فى القواعد الدولية التى تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ٨٢ ، والتى

ووفق عليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٣ . وأفردت هذه الاتفاقية الجزء الثانى عشر (المواد ١٩٢- ٢٣٧)أى ٤٦ مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من الاستغلال المفرط . وفرضت على الدول التزاما عاما بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (م ١٩٢) . وأوجبت عليها أن تتخذ منفردة أومع غيرها التدابير التى تهدف إلى منع التلوث والحدّ منه ومراقبة تلوث البيئة البحرية (م١٩٤) . كما نصت على التزام الدول باصدار قوانين ولوائح وطنية للمنع والحد من تلوث البيئة البحرية فى صوره المختلفة (م ٢٠٧ - ٢٠٨ - ٢١٠ - ٢١١) مع مراعاة ألا تكون هذه القوانين والمعاير والتدابير بشأن مصادر معينة من التلوث أقل فاعلية من القواعد المقررة فى القانون الدولى .

وأقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة التى تمتد إلى ٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس التى يقاس منها عرض البحر الأقليمى . ولما كان البحر الاقليمى جرى تحديده باثنى عشر ميلا بحريا فإن نطاق المنطقة الاقتصادية لايتجاوز ١٨٨ ميلا بحريا . ومنحت الاتفاقية الدولية الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة حق سيادة بشأن استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية وولاية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تنطوى على سيادة تشريعية وقضائية فى هذا المجال ، إذ كشفت التجارب عن أنه يجب القيام بعمل ضد مصدر التلوث حيثما وجد لأن الأضرار الناشئة عن التلوث تتعدى آثارها فى أغلب الأحيان المنطقة التى يقع فيها التلوث بفعل الرياح والتيارات البحرية .

وعرف المجتمع الدولى - إلى جانب تلك الاتفاقيات الدولية - عدداً من الاتفاقيات الاقليمية التى استهدفت حماية البيئة من أخطار التلوث فى بحار معينة . منها اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦ الخاصة بحماية البحر المتوسط وبروتوكولاتها ، ووافقت مصر على هذه الاتفاقية بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣١٩ لسنة ١٩٧٨ ، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٥ لسنة ١٩٨٣ بالموافقة على بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية الموقع فى أثينا بتاريخ ١٧ مايو ١٩٨٠ . وكذلك اتفاقية جدة لعام ١٩٨٢ الخاصة بحماية البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث ، واتفاقية الكويت لعام ١٩٧٨ لحماية البيئة البحرية للخليج من التلوث .

وعنى كثير من الدول بسن التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث آخذة فى الاعتبار نصوص الاتفاقية الدولية السارية فى هذا الشأن . ولم تتخلف مصر فى هذا الميدان إذ صدر فيها القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ فى شأن البيئة وأفرد الباب الثالث منه لحماية البيئة المائية من التلوث (م٤٨ - ٨٣) ، ويشمل التلوث من السفن بالزيت وبالمواد الضارة الأخرى ، والتلوث من المصادر البرية . وتناول الشهادات الدولية لمنع التلوث ، والاجراءات الادارية والقضائية . ثم عرض للعقوبات المقررة على مخالفة أحكامه فى الباب الرابع منه .

١٩٧- ومن المعلوم أن الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث تتخذ ثلاث صور رئسية : منع التلوث من جهة ، والعقاب عليه من جهة أخرى. والتعويض عن أضرار التلوث من جهة ثالثة . ويعنينا هنا معالجة مسئولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحرى . ولقد ظلت هذه المسئولية تخضع للقواعد العامة التى تحكم مسئولية مالك السفينة بوجه عام ، حتى وقعت كارثة ناقلة البترول الليبيرية « تورى كانيون Torrey Canion» . وكانت تحمل ١٢٠ ألف طن من الزيت الخام ، وجنحت فى ١٨ مارس سنة ١٩٦٧ عقب اصطدامها بالصخور بالقرب من ساحل انجلترا الجنوبى مما أدى إلى تسرب البترول منها فلوث السواحل البريطانية والفرنسية تلويثا شديدا . وبعد أن فشلت محاولات إنقاذ الناقلة قامت الحكومة البريطانية بتدمير حطام الناقلة بواسطة سلاح الطيران وإحراق الزيت الذى انساب من هذا الحطام حتى تقلل المزيد من تلوث البحر . وقد نبهّت هذه الكارثة العالم إلى الخطورة التى يتضمنها نقل الزيت على البيئة البحرية ، فبرز الاهتمام بالمشكلات المتعلقة بتلوث البحار بزيت البترول وتعويض الأضرار الناجمة عن هذا التلوث .

ومن ثم أبرمت فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ معاهدتان دوليتان :

١- الأولى ، هى المعاهدة الدولية المتعلقة بالتدخل فى أعالى البحار فى حال حصول حادث أدى أو يؤدى إلى تلويث مياه البحر بالزيت . وتخول هذه المعاهدة الدولة الساحلية فى حالة وقوع حادث بحرى كتصادم السفينة أو جنوحها أو أى حادث ملاحى آخر سلطة التدخل فى أعالى البحار بالقدر الضرورى لمنع التلوث أو حصر نطاقه ولو أدى الأمر إلى تدمير السفينة وإشعالها

وإغراقها .

٢- والمعاهدة الدولية الثانية هى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ المتعلقة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت . ووافقت مصر على الانضمام إليها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ ، ووافق مجلس الشعب على هذا القرار بتاريخ ١٠ ديسمبر ١٩٨٨ . وصدر قرار وزارة الخارجية رقم ٣٢ لسنة ١٩٨٩ بنشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتبارا من ٤ مايو ١٩٨٩ . ونعرض فيما يلى لأهم أحكامها .

١٩٨ - **معاهدة بروكسل المتعلقة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى بالزيت لعام ١٩٦٩** : تعنى هذه المعاهدة بأخطار التلوث الناجمة عن النقل البحرى الدولى لزيت البترول وضمان تعويض عادل لصالح الأشخاص المتضررين من جراء التلوث الناجم عن تسرب أو القاء الزيت فى البحر من السفن ناقلات البترول .

١٩٩ - **نطاق تطبيق المعاهدة** : عرفت المادة الأولى من المعاهدة المعنى المقصود بعبارة «سفينة» بأنها أى سفينة تعبر البحار أو أى وحدة عائمة من أى نوع كانت وتحمل فعلا الزيت سائبا كبضاعة ، ومعنى ذلك أن المعاهدة يقتصر تطبيقها على ناقلات الزيت أو البترول ((م١-١) . ويقصد بالزيت أى زيت كالزيت الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحيتان ، سواء أكان الزيت محمولا على ظهر السفينة كبضاعة أو كان فى عنابرها لاستخدامه كوقود لها (م ١ -٥).

ويقصد بالأضرار فى مفهوم هذه المعاهدة أيه خسارة أو ضرر يتسبب عن التلوث الناجم عن تسرب أو القاء الزيت أينما حصل ذلك ، وتشمل تكاليف تدابير الوقاية المعقولة التى تتخذ بعد حصول الحادث لمنع التلوث أو حصره وكل خسارة أوضرر قد ينجم عن هذه التدابير (م١-٦).

وتنطبق المعاهدة على أضرار التلوث الواقعة على اقليم أيه دولة من الدول المتعاقدة بما فى ذلك البحر الاقليمى لهذه الدولة (م٢).

ولاتنطبق أحكام المعاهدة على السفن الحربية ولاعلى السفن التى تملكها

أو تستغلها إحدى الدول وتكون مخصصة لأغراض غير تجارية ، ولكنها تنطبق على سفن الدولة المستخدمة فى أغراض تجارية (م١١).

٢٠٠- **أساس المسئولية** : اعتمدت المعاهدة مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينةعن كل ضرر ناشئ عن تسرب الزيت أو القائه من السفينة (م٣). ويلاحظ أن المسئولية المدنية فى القواعد العامة التقليدية تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، وهو مايتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب فى الضرر، وهو أمر صعب فى مجال التلوث، مما يحرم المتضرر أو يؤخر حقه فى الحصول على تعويض. ولذلك أحلت المعاهدة المسئولية الموضوعية التى تقوم لمجرد وقوع الضرر محل المسئولية التقليدية المؤسسة على الخطأ. وهذا الحل يوفر حماية فعالة للمتضررين ويبرره ضرورة تحمل مالك السفينة لتبعة مااستحدثه من أضرار .

وإذا كان مالك السفينة مسئولا عن الضرر الناشئ عن التلوث لمجرد وقوع الضرر كما تقدم ، إلا أنه يبرأ من هذه المسئولية إذا أثبت أن الضرر راجع إلى أحد الأسباب التى عددتها المعاهدة على سبيل الحصر وهى أن يكون ناتجا عن : عمل من أعمال الحرب أو عمل عدائى أو حرب أهلية أو ثورة ، أو عن ظاهرة طبيعية استثنائية لايمكن تجنبها أو دفعها ، أو عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث الضرر ، أو عن إهمال أو فعل آخر ضار صادر من حكومة أو سلطة مسئولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة للملاحة البحرية فى ممارسة هذه الوظيفة ، أو عن خطأ المتضرر(م ٣ فقرة ٢و٣).

٢٠١- **المسئول** : تقع المسئولية على من يكون مالكا للسفينة وقت وقوع الحادث (م٣) . ويقصد بالمالك الشخص الذى تكون السفينة مسجلة باسمه (م١-٣).

وإذا كان الحادث الضار يتكون من أحداث متتابعة يكون المسئول هو مالك السفينة فى الوقت الذى وقع فيه أول حادث (م٣).

وعندما يحدث تسرب أو القاء الزيت من سفينتين أو أكثر كما فى حالة التصادم بين ناقلتى بترول ، يكون ملاك السفن المشتركة فى الحادث مسئولين بالتضامن عن كل الضرر(م٤) .

٢٠٢- تحديد المسئولية : ووفقا للمادة الخامسة من المعاهدة ، فإن مالك السفينة المسئول لايلتزم بتعويض كامل الضرر ، بل يستطيع تحديد مسئوليته عن كل حادث بمبلغ ٢٠٠٠ فرنك (أى حوالى ١٣٤ دولار) عن كل طن من حمولة السفينة الصافية بحد أقصى قدره ٢١٠ مليون فرنك(أى حوالى ١٤ مليون دولار) . ويقصد بالفرنك هنا الفرنك الفرنسى بوانكاريه الذى يشتمل على ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب الصافى عيار ٩٠٠ فى الألف . وقد صدر فى لندن فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ بروتوكول معدل للمعاهدة يقضى باحتساب المبالغ القصوى على أساس وحدات حقوق السحب الخاصة .

ويستبعد تحديد المسئولية فى حالة وقوع الحادث نتيجة خطأ شخصى من المالك (م ٥ فقرة ٢) .

٢٠٣- التأمين أو الضمان المالى : وألزمت المعاهدة (م٧) مالك السفينة التى تحمل أكثر من ٢٠٠٠ طن من الزيت كحمولة أن يعقد تأمينا أو يقدم ضمانا ماليا آخر ككفالة مصرفية بمبلغ يعادل حدود مسئوليته لتغطية مسئوليته عن أضرار التلوث. وتعطى دولة العلم السفينة شهادة تثبت وجود تأمين أو كفالة مالية صالحة. ويجب على الدول المتعاقدة أن تحظر الدخول والخروج من موانيها على السفن التى لاتحمل شهادة تأمين. ويمكن اقامة دعوى المطالبة بتعويض الضرر الناشئ عن التلوث مباشرة على المؤمن أو الضامن.

٢٠٤- تقادم دعوى المسئولية : وينقضى الحق فى التعويض عن الأضرار المنصوص عنها فى المعاهدة فى حالة عدم إقامة الدعوى أمام القضاء خلال السنوات الثلاث التى تلى وقوع الضرر . ولايجوز إقامة الدعوى القضائية بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذى تسبب عنه الضرر . وعندما يقع الحادث على عدة مراحل ، تبدأ مهلة الست سنوات اعتباراً من تاريخ المرحلة الأولى (م٨).

٢٠٥- معاهدة بروكسل لعام ١٩٧١ بانشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت : أنشئ فى لندن صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت بمقتضى معاهدة بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١. ويموّل هذا

الصندوق من اشتراكات الدول الأعضاء وتقدر على أساس كمية الزيوت التى استوردتها الدولة فى السنة السابقة .

ويلتزم الصندوق الدولى بدفع التعويض إلى المتضررين فى الحالات التى يبرأ فيها مالك السفينة من المسئولية كما إذا كان الضرر ناتجا عن عمل حربى، أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسئولية فى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ ، أو إذا لم يكن بمقدور مالك السفينة مواجهة التزاماته المالية . كما يلتزم الصندوق بمعاونة ملاك السفن بأن يتحمل بنحو ربع التعويضات التى يلتزمون بها .

٢٠٦ - بروتوكولات ١٩٨٤ المعدلة لمعاهدتى ١٩٦٩ و١٩٧١ [١]: أبرم فى لندن بتاريخ ٢٦ مايو ١٩٨٤ بروتوكولان لسد الثغرات ومعالجة أوجه القصور فى معاهدتى بروكسل لسنة ١٩٦٩ و ١٩٧١ . ومن أهم ماجاء بهما من أحكام هو تقرير الحق فى التعويض عن التدابير المتخذة لتلافى خطر التلوث ولو لم يتحقق هذا الخطر فعلا ، وكذلك التعويض عن الأضرار التى تقع فى المنطقة الاقتصادية الخالصة أى فى حدود ٢٠٠ ميل بحرى من شواطئ الدولة.

وقصد البروتوكولان إلى تركيز المسئولية وحصرها بصورة أدق فى شخص مالك السفينة ، فاستبعدا من نطاق المسئولية المجهز غير المالك أو المستأجر أو المرشد أو أى شخص يؤدى خدمات للسفينة أو يقوم بعمليات انقاذ للسفينة أو بأعمال لمكافحة التلوث .

وبمقتضى هذين البروتوكولين زيدت مبالغ التحديد سواء فى معاهدة ١٩٦٩ أم فى معاهدة ١٩٧١ مع إحلال حقوق السحب الخاصة محل الفرنك الفرنسى الذهب .

كما أن مالك السفينة لم يعد يفقد حقه فى تحديد المسئولية لمجرد ارتكابه خطأ شخصيا كما كان مقررا فى معاهدة ١٩٦٩ ، بل بإثبات أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من المالك وقع بقصد إحداث الضرر أو عن رعونة مع وعى وادراك باحتمال حدوث الضرر .

---

(١) أنظر دكتور رفعت فخري في الوجيز في القانون التجارة البحرية المصري الجديد بند ١٢٣ .

الفصل الثانى
الربـــان

٢٠٧ – الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية. وللربان مركز قانونى خاص يتميز به عن التابعين عامة. فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة ، وسيد السفينة وقائدها، وعميد رجال الطاقم جميعا من ضباط ومهندسين وملاحين. وسنتكلم فيما يتعلق بالربان، عن كيفية تعيينه وعزله، وعن اختصاصاته، وعن طبيعة علاقته بالمجهز والشاحنين، وأخيرا عن مسئوليته .

الفرع الأول
تعيين الربان وعزله

٢٠٨ – **تعيين الربان** : يتولى مجهز السفينة تعيين الربان (م ٩٢ بحرى جديد) . ويلزم أن تتوافر في الربان المؤهلات المنصوص عليها فى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن والقرارات الوزارية التى صدرت تنفيذا لهذا القانون[١]. وهذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة ونوع السفينة وحمولتها.

وفى حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود مانع آخر ، يقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه (م ٩٣ فقرة ١) .

٢٠٩ – **عزل الربان** : تنص المادة ٩٢ بحرى جديد على أن « يعين مجهز السفينة الربان ويعزله ، وللربان فى حالة عزله الحق فى التعويض إن كان له مقتض وفقا للقواعد العامة » .

فللمجهز – وفقا لهذا النص – الحق فى عزل الربان . وحق المجهز فى عزل الربان حق مطلق يتعلق بالنظام العام ، فلا يجوز الاتفاق على عكسه ، رغم عدم النص الصريح على ذلك فى المادة ٩٢ [٢]. والحكمة من ذلك ترجع

(١) انظر قراري وزير النقل والمواصلات والنقل البحري رقم ٦٩ لسنه ١٩٨٢و ٥٠ لسنة ١٩٨٣ .

(٢) في حين أن المادة ٣٢ بحري قديم نصت صراحة علي أنه يجوز لمالك السفينة في كل الأحوال أن يعزل ربانها ولو شرط علي نفسه عدم جواز ذلك .

الى أن الربان يتمتع بسلطات واختصاصات واسعة ، وهو يباشر عمله بعيدا عن رقابة المجهز وسلطانه ، وتترتب على أخطائه مسئولية كبيرة على عاتق المجهز ، ولذا يجب أن يتمكن المجهز من التخلص من الربان متى فقد ثقته فيه .

وللربان فى حالة عزله فى وقت غير مناسب وبغير عذر مقبول الحق فى التعويض . وهذا الحكم يتمشى مع القواعد العامة فى الوكالة والتى تلزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذى يلحقه من جراء عزله إذا كانت الوكالة بأجر (م ٧١٥ فقرة مدنى) كما أنه يتفق مع العدالة إذ أن يحمى الربان الطرف الضعيف من تعسف المجهز الطرف القوى . فضلا عن أن إلزام المجهز بتعويض الربان إذا كان العزل من غير مسوغ من شأنه الحد من حرية المجهز المطلقة حتى لا يستعمل حق العزل فى غير الأغراض والأهداف التى شرع من أجلها . وهذا الحكم يتلافى ماوجه من نقد لنص المادة ٣٢ بحرى قديم الذى كان يحرم الربان المعزول من التعويض .

الفرع الثانى
اختصاصات الربان

٢١٠ - للربان نوعان من الاختصاصات : اختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة ، واختصاصات خاصة يمارسها بوصفه تابعا وممثلا للمجهز .

المبحث الأول

اختصاصات الربان العامة

٢١١ - يزود القانون الربان بسلطة عامة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق لتعذر اخضاع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته . ويعتبر الربان فى مباشرته لهذه الاختصاصات ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة .

فلربان السفينة على كل الموجودين عليها ، وفقا لأحكام القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن ، السلطة التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها والبضائع

المشحونة بها ، وسلامة الرحلة ، ويجوز له أن يتخذ من وسائل القوة ما يلزم لحفظ النظام وأن يطلب عند الضرورة تدخل السلطات المحلية (م ١) . وللربان أن يوقع العقوبات التأديبية على كل من يرتكب عملا فيه إخلال بالنظام أو يرفض الامتثال للتدابير التى يأمر بها إذا كانت السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى مصرى (م ٢ ، ٣ ، ٤). وقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ٩٦ بحرى جديد إحالة الى القانون الخاص بالأمن والنظام والتأديب فى السفن سالف الذكر [١] .

وإذا ارتكبت جريمة على ظهر السفينة أثناء الرحلة ، تولى الربان – الى حين وصول السلطات المختصة – جمع الاستدلالات واجراء التحريات التى لاتحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى تفيد فى اثبات الجريمة . ويحرر الربان تقريرا بالاجراءات التى اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى (م ٩٨ بحرى)

ويكون للربان سلطة التوثيق فى السفينة (م ٩٦ فقرة ١) . ويقوم بإثبات الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة أو زواج أو طلاق فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة واتباع الاجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية (م ٩٧ فقرة ١) . وله سلطة توثيق الوصايا والتصرفات التى تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين وتشترط فيها الرسمية.

وإذا كان للربان اختصاصات وسلطات عامة كما تقدم فإنه لا يعتبر لذلك موظفا عموميا ، بل يظل تابعا وممثلا للمجهز .

المبحث الثانى

إختصاصات الربان الخاصة

٢١٢ – للربان ، بوصفه ممثلا للمجهز ، وظيفتان : وظيفة فنية هى قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية المقررة ، ووظيفة تجارية هى إبرام العقود والتصرفات

(١) وهذا النص تكرار لما قررته من قبل الفقرة الثانية من المادة ٩ بحري جديد .

اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها .

٢١٣ - **وظيفة الربان الفنية** : يعتبر الربان مديرا فنيا للرحلة البحرية . ويجب عليه قيادة السفينة من ميناء القيام الى ميناء الوصول وفقا لخط السير المرسوم . وعليه أن يتبع تعليمات المجهز وأن يخطره بأى اجراء غير عادى يحدث فى السفينة ولا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة الى مرسى أو ميناء مأمون (م ٩٤ فقرة ١) . ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محدق وبعد أخذ رأى ضباطها، وفى هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك (م ٩٤ فقرة ٢) . وعلى الربان أن يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانى أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو اثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزما بالاستعانة بمرشد (م ٩٥) .

ويجب على الربان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها فى موانى الدولة التى توجد بها السفينة (م ٩٣ فقرة ٢) . وعلى الربان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة (م ١٠١) . وقد سلفت الأشارة الى هذه الأوراق والدفاتر [١] .

٢١٤ - **التقرير البحرى** : ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، أن يقدم تقريرا بالحوادث غير العادية التى طرأت أثناء الرحلة سواء أكانت تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة ، ويسمى هذا التقرير بالتقرير البحرى . ويقدم هذا التقرير فى مصر الى الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانى والمنائر) . ويقدم التقرير خارج مصر الى القنصل المصرى وإن لم يوجد فإلى السلطة المحلية المختصة (م ١٠٤ فقرة ١ و ٢) .

---

(١) راجع بند ٣٧ ، ٣٨ .

وتتولى الجهة التى تسلمت التقرير تحقيق ما ورد فيه ، ويكون ذلك بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول الى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه الى الربان . ويجوز فى جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير (م ١٠٤ فقرة ٣) . ويعتبر التقرير البحرى - بعد تحقيقه - حجة بما فيه حتى يثبت العكس [(١)].

ولايجوز للربان ، فيما عدا حالة الضرورة القصوى ، أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور (م ١٠٤ فقرة ٤)

٢١٥ - **وظيفة الربان التجارية** : يعتبر الربان نائبا عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم واصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية وابرام عقود النقل . وهذه الأعمال القانونية جميعها ، ولو أن الربان يقوم بها باسمه الخاص ، الا أن آثارها تنصرف مباشرة الى المجهز ، لأن الربان إنما يباشرها بوصفه نائبا عن المجهز ، وهذه الصفة معلومة للغير ، ولا يحتج على الغير حسن النية بأى تحديد أو قيد اتفاقى يرد على نيابة الربان (م ٩٩ فقرة ١)

على أن الربان لا يعتبر نائبا عن المجهز الا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه [(٢)]. على أن المشرع استثنى أعمالا معينة يجوز للربان القيام بها فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه ، وهى الأعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم . ولايحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير الا اذا كان هذا الغير يعلم ذلك (م٩٩ فقرة ٢) . ومن ثم يظل المجهز مسئولا قبل الغير حسن النية الذى تعاقد مع الربان وهو يجهل وجود المجهز أو وكيله فى مكان التعاقد .

كما أن سلطة الربان تتسع فى حالة الضرورة . فللربان وفقا للمادة ١٠٥ إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة مثل وجوب إصلاح السفينة أو شراء

---

(١) نقض ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض س١٧ ص١١٢٩ .

(٢) نقض ٢٩ أكتوبر ١٩٦٩ مجموعة النقض س٢٠ ص١١٤٥ في أن تمثيل الربان لمالك السفينة لايسري إلا حيث لايوجد مالك السفينة أو من يحل محله .

أدوات أو مؤونة لها ، أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز أن يقترض بضمان شحنة السفينة . وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض، فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب . ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المرسلة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفا استثنائيا لا يلجأ اليه الا اذا دعت اليه الضرورة ، فقد اشترط المشرع لإجرائه الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها بالسفينة اذا كانت موجودة فى جمهورية مصر العربية أو من القنصل المصرى أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت السفينة فى الخارج (م ١٠٥ فقرة ١ ، ٢) . وإذا اقترض الربان أو رهن أو باع بلا ضرورة أو دون إذن ، كان مسئولا قبل المالك وملزما دون غيره بأداء المبلغ المقترض أو ثمن الأشياء المرهونة أو المبيعة .

ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة (م ١٠٥ فقرة ٣) .

ويلاحظ أن دور الربان فى نطاق الاختصاصات التجارية قد ضعف فى الوقت الحاضر عما كان عليه في الماضى بسبب وجود ممثلين للمجهز فى الموانى التى ترسو عليها السفينة كأمين السفينة ومدير الفرع بحيث أصبح دور الربان قاصرا على القيادة الفنية للسفينة [1] .

الفرع الثالث

طبيعة علاقة الربان بالمجهز والشاحنين

٢١٦ - **الربان نائب قانونى للمجهز** : وتثير اختصاصات الربان السالف ذكرها مسألة قانونية تتعلق بتحديد طبيعة علاقة الربان بالمجهز .

والواقع أنه لايمكن اعتبار الربان مجرد عامل يرتبط مع المجهز بعقد عمل.

---

(١) يلاحظ أن المادة ١٠٠ توجب علي الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز. والصحيح أن على الربان أن يتبع تعليمات المجهز سواء فيما يتعلق بوظائفه التجارية أو وظائفه الفنية .

لأن الربان لا يقوم بأعمال مادية فحسب بل بأعمال قانونية أيضا ، فى حين أن عقد العمل لا يكون إلاّ فى الأعمال المادية دون القانونية .

كما لا يسوغ القول بأن الربان وكيل عن المجهز ، لأن الوكالة لا تكون إلا فى الأعمال القانونية ، فى حين أن الربان يقوم بأعمال مادية لا يمكن اعتبارها ملحقة باختصاصاته القانونية وتابعة لها .

أما القول بأن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هومزاج من عقد العمل والوكالة معا فيتجاهل ما للربان من سلطة عامة على ظهر السفينة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق وما يتمتع به الربان من سلطان مطلق فى تنفيذ أوامر المجهز وحقه فى إبرام تصرفات قانونية رغم معارضة المجهز إذا كان ذلك فى صالح السفينة وحقه فى التعامل مع الغير والمقاضاة باسمه الخاص مما يتعذر معه درج عقد استخدامه فى أحد العقود المدنية المعروفة .

والرأى الراجح أن الربان يعتبر ممثلا أو نائبا قانونيا للمجهز يستمد نيابته من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز . وقد تبنى التقنين البحرى الجديد هذا النظر فى المادة ٩٩ حيث نص على أن « يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز » . وهذا الرأى هو الأولى بالقبول والتأييد فى نظرنا على أساس أن العقد المبرم بين المجهز والربان ما هو إلا عمل قانونى شرطى acte-condition ، أى أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديده من قبل ولم يدع للأفراد حرية تعديله وفق مشيئتهم . وبمعنى آخر لا يترتب على العقد المبرم سوى إسناد مركز قانونى موضوعى محدد ابتداء هو مركز الربان إلى شخص معين [١] .

٢١٧ - **الربان ممثل قانونى للشاحنين :** قد تدعو الظروف الربان إلى القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين . فإذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر وتعذر إصلاحها ، وجب على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المحل المعين لها (م ١٠٧ فقرة ٢ بحرى) . وإذا اضطر الربان الى ترك السفينة فى حالة الخطر المحدق ، تعين عليه أن ينقذ البضائع التى

---

(١) أنظر كتابنا « أصول القانون البحري » بند ١٥٦ ومابعده .

يكون ثمنها أكثر من غيرها (م ٩٤ فقرة ٢) . ونظرية الخسارات المشتركة لا تستقيم إلا على اعتبار أن الربان ملزم بالعمل لصالح الشاحنين والمجهز على السواء . ولذلك اتجه الرأى إلى اعتبار الربان ممثلا قانونيا لكل ذوى الشأن فى الرحلة البحرية . وإذا كان المجهز هو صاحب المصلحة الرئيسية والجوهرية فى الرحلة البحرية ، فإنه اذا تطلب الأمر القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين فعلى الربان أن يباشره نيابة عنهم [١] .

وتفريعا على ذلك يلتزم الشاحنون بنتائج الأعمال التى قام بها الربان فى صالحهم ، ويحق للربان أن يطالب الشاحنين بكل المصروفات التى أنفقها فى صالحهم ، كما يجوز له أن يتقاضى باسمه بوصفه ممثلا للشاحنين .

الفرع الرابع
مسئولية الربان

٢١٨ - **المسئولية المدنية** : يكون الربان مسئولا شخصيا قبل المجهز عن الأخطاء التى تقع منه فى أدائه لوظيفته ولو كانت يسيرة (م ١٠٨ فقرة ٣) .

والربان مسئول شخصيا عن أخطائه قبل الغير وفقا للقواعد العامة . كما إذا هجر السفينة أثناء السفر [٢] ، أو استخدم ملاحا غير صالح للعمل لخلل فى قواه العقلية دون أن يشرف عليه اشرافا دقيقا مما ترتب عليه إصابة هذا الملاح بإصابة قاتلة [٣] أو إذا صدم سفينة أخرى بخطأ منه . بيد أن العمل جرى على أن يرجع الغير على المجهز ، وإذا قضى بمسئولية المجهز فقلما يرجع على الربان لانتفاء الجدوى من هذا الرجوع بسبب جسامة الأضرار وعدم ملاءة الربان .

ولا يسأل الربان عن أخطاء البحارة لأنهم إنما يتبعون المجهز لا الربان فلا محل لمساءلة الربان عن أعمالهم .

ولا يسأل الربان كذلك عن أخطاء ركاب السفينة إلا إذا ثبت أنه لم

---

(١) أنظر كتابنا « أصول القانون البحري » بند ٢٦٠ ومابعده .
(٢) استئناف مختلط ٥ فبراير ١٩١٣ ب ٢٥-١٦٢ .
(٣) استئناف مختلط ٢٨ يونيه ١٩٤٤ ب٥٦-١١٢ .

يمارس حقه في الإشراف والرقابة عليهم وأنه كان في الإمكان منع وقوع الضرر لو باشر الربان سلطته التأديبية والنظامية ، إذ يعد ذلك خطأ شخصيا من الربان يستتبع مسئوليته .

٢١٩ – **المسئولية التأديبية والجنائية** : ويعاقب الربان تأديبيا إذا ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدى إلى احتمال وقوع هذا الحادث (م ٦ قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) [١]. كما يعاقب جنائيا إذا أساء استعمال سلطته (م ٢٠) ، أو ترك أحد البحارة مريضا أو جريحا دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل (م ٢٠) أو إذا لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه فى البحر (م ٢٢) ، أو إذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة فى غير أحوال الضرورة القصوى (م ٢٣) .

---

(١) أنظر قرار وزير الحربية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ في شأن تأديب ربان أو أفراد طاقم السفينة .

الفصل الثالث
الطاقم

٢٢٠ – استخدم التقنين البحرى الجديد لفظ « البحارة » بدلا من لفظ « الطاقم » . ونفضل استخدام لفظ « الطاقم » لذيوعه فى العمل . ويقصد بالطاقم [1] مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة . ومن ثم فإن هذا الاصطلاح يشمل الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقوم بخدمة السفينة . ولما كان الربان ذا مركز خاص بوصفه سيد السفينة وعميد الطاقم ، فقد أفردنا له الفصل السابق . على أن هذا لا ينفى صفة الربان كفرد من الطاقم تسرى عليه الأحكام المقررة لأفراد الطاقم جميعا مالم يوجد حكم خاص به . ويرتبط أفراد الطاقم مع مجهز السفينة بعقد عمل بحرى يخضع لتنظيم خاص . وتنص المادة ١٠٩ فقرة ١ على أنه « يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز ».

وسنتكلم فى فرع أول عن تكوين الطاقم ، وفى فرع ثان عن عقد العمل البحرى.

الفرع الأول
تكوين الطاقم

٢٢١ – **أفراد الطاقم** : الطاقم هو مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة أيا كانت طبيعة عملهم . بيد أنه يجب التمييز فى الطاقم بين من يتولون السلطة فى السفينة وهم الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون ، وبين من تلزمهم الطاعة وهم البحارة .

وتنص المادة ١٠٩ فقرة ٢ على أن تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة

---

(١) équipage (بالفرنسية) crew بالانجليزية) .

والمؤهلات والشروط التى يجب توافرها فيهم » .

ويقصد بالربان أى شخص يتولى قيادة السفينة . ويقصد بضابط الملاحة أى شخص يتولى تسيير السفينة أو مناوراتها . ويقصد بمهندس بحرى أى شخص يتولى إدارة وصيانة آلات السفينة [١]. ويلحق بضباط الملاحة ويأخذ حكمهم طبيب السفينة وضابط اللاسلكى والضابط الإدارى وهو يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة .

أما البحارة ، فمنهم من يعاون الربان والضباط فى أعمال الملاحة البحرية، ومنهم من يشتغل فى إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين كالميكانيكيين والوقادين ، ومنهم من يقوم بالخدمة العامة لقضاء حاجات الطاقم والركاب كرئيس الخدم والخدم والطهاة والخبازين .

٢٢٢ - **مؤهلات الطاقم** : ولما كان الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون يقومون بعمل فنى خطير الشأن ، فقد أوجب القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن فى مادته الثالثة أن يكونوا حائزين للشهادات التى تؤهلهم للقيام بأعمالهم . وهذه الشهادات هى : (١) شهادة ربان (٢) شهادة ضابط ملاحة أول (٣) شهادة ضابط ملاحة ثان (٤) شهادة ضابط ملاحة ثالث (٥) شهادة كبير مهندسين بحريين (٦) شهادة مهندس ثان بحرى (٧) شهادة مهندس ثالث بحرى . وبالإضافة الى ما تقدم شهادة ربان ممتاز وشهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز .

وأوجبت المادة ٨ من القانون ألا يقل الحد الأدنى لعدد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين اللازمين للعمل على سفينة عما هو وارد بالجدولين أوب من هذا القانون . وهو عدد يختلف تبعا لحمولة السفينة وتبعا لما إذا كانت السفينة من سفن الركاب أو من سفن البضائع وتبعا لما إذا كانت السفينة تقوم بملاحة فى أعالي البحار أوتقوم برحلات دولية قصيرة أو برحلات قريبة من الساحل وتبعا لقوة آلات السفينة .

---

(١) أنظر في هذه التعاريف المادة الأولي من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ في شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين علي السفن .

وتقوم السلطة البحرية المختصة (ادارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر) بمراقبة استيفاء السفن التى تتواجد فى موانى الدولة للشهادات البحرية (م١٠). ونصت المادتان ١١، ١٢ على العقوبات المقررة على مخالفة أحكام القانون .

٢٢٣ – **جنسية الطاقم** : رأينا عند الكلام على جنسية السفينة [١] أن المادة العاشرة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن تقضى بشطب تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين والتى يصدر قرار وزارى بتعيينها . ورأينا أنه قد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بتعيين هذه الاشتراطات . وهو يوجب ألاّ تقل نسبة عدد المصريين من ربّان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى والأطباء والكتبة والخزنجية ، وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجاريه المصرية عن ٩٥٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف .

هذا وتقضى المادة ١١٢ بحرى على أنه لا يجوز لأجنبى أن يعمل فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الأرشاد فى الموانى المصرية الا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانى والمنائر) ، وأنه لا يجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التى يصدر بتجديدها قرار من الوزير المختص .

٢٢٤ – **شرط الحصول على الجواز البحرى والترخيص البحرى** : تنص المادة ١١٠ على أن « لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الأقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة . وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك » .

---

(١) راجع بند ٤٧ .

وقد صدر فى شأن الجواز البحرى القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ المعدل بالقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٦٨ ، وقرارات وزير النقل البحرى رقم ٥٢ لسنة ١٩٦٨ ورقم ٢٩٣ لسنة ١٩٧١ ورقم ٦ لسنة ١٩٧٨ ثم القرار رقم ٤٠ لسنة ١٩٨٦ بشأن استخراج الجواز البحرى وتجديده .

وتقضي المادة ١١١ بأنه لا يجوز لأى شخص أن يقوم بعمل على سفينة مصرية الا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

الفرع الثانى
عقد العمل البحرى

٢٢٥ – **تعريف العقد** : عقد العمل البحرى هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان (م ١١٣) . ولا يلزم فى هذا العمل أن يكون متصلا بالملاحة البحرية ، بل المهم أن يؤدى العمل على ظهر السفينة ولولم يتعلق بالملاحة البحرية . فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل الطهاة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحرى وتسرى عليهم أحكام هذا العقد . أى أن العبرة بمكان العمل لا بنوعه فى تحديد طبيعة عقد العمل البحرى وإسباغ صفة البحار على الشخص .

٢٢٦– **النصوص القانونية** : يخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري علي عقد العمل البرى نظراً لطبيعة الملاحة البحرية والظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري . وقد تناول التقنين البحري الجديد عقد العمل البحري بالتنظيم في الفصل الثالث من الباب الثاني منه في المواد من ١١٣ الي١٣٦ .ولما كانت هناك أحكام مشتركة بين عمال البر وعمال البحر لامسوغ لإعادة النص عليها في التشريع الخاص بعمال البحر ، فقد نصت المادة ١١٤ فقرة أولي من التقنين البحري علي أن تسري علي عقد العمل البحري الأحكام الواردة في القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد في شأنه نص في هذا القانون .

وتقضي المادة ١١٤ فقرة ٢ بعدم سريان أحكام عقد العمل البحري الواردة في التقنين علي الأشخاص الذين يعملون في سفن تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً . وجاء في المذكرة الإيضاحية لمشروع التقنين تبريراً لهذا الإقصاء بأن «من يعمل علي مثل هذه السفن يكون عادة مالكا لها أو شريكا في ملكيتها وقلما يستخدم عمالا بحريين ، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من فئة الصبيان» . وفي رأينا أن إقصاء الأشخاص الذين يعملون في سفن تقل حمولتها الكلية عن قدر معين أمر يجافي العدالة نظرا لتماثل ظروف عمل هؤلاء الأشخاص مع ظروف زملائهم الذين يعملون في سفن تزيد عن القدر المعين . وقد يقال بأن المزايا المعطاه للعامل البحري يراعي فيها طبيعة العمل وخطورته ، ومن يعمل في سفن صغيرة لا يتعرض لما يتعرض له العامل في السفن الكبيرة . بيد أن هذا القول لا ينهض مبررا لهذا الإقصاء .

ويلاحظ أن الأحكام المنظمة لعقد العمل البحري تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق علي مخالفتها . ويستفاد هذا من نص المادة ١٣٦ التي تقضي بعقاب المجهز الذي يخالف هذه الأحكام بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولاتزيد علي ألفي جنيه مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت في شأنهم الجريمة .

ويلاحظ أيضا أن التقنين البحري لم يتضمن تنظيما شاملا للعمل البحري . وانما اكتفي بوضع بعض أحكام ضئيلة نص علي تكملتها بالأحكام الواردة في القوانين الخاصة بالعمل والتأمينات الاجتماعية . كما أنه قصر نطاق تطبيق أحكامه علي البحارة الذين يعملون في السفن التي تبلغ حمولتها حدا معينا ، فاستبقى بالنسبة لغيرهم من البحارة الأحكام المنصوص عليها في قانون العمل والتأمينات الاجتماعية . هذا فضلا عن إحالته في مواطن كثيرة الي قوانين وقرارات خاصة ممايفقد التناسق الواجب توافره في التشريع ويجعل من العسير الوقوف علي الأحكام القانونية التي تعالج نفس الموضوع . والمأمول أن يضع المشرع المصري تقنينا مستقلا للعمل البحري يتمشي مع طبيعته ومع أحكام الاتفاقيات الدولية ويضم القواعد القانونية التي تحكم الجوانب المختلفة للعمل البحري والمتناثرة في قوانين متعددة .

٢٢٧-**التنظيم الدولي البحرى** : تختلف التشريعات في تنظيمها للعمل البحري . ومن الثابت أن قانون العلم يحكم عقد العمل البحري من حيث أركانه وآثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم ، وذلك أيا كانت جنسية الملاح والمكان الذي أبرم فيه العقد[1] .

وقد اهتمت هيئة العمل الدولية بتنظيم العمل البحري توحيداً للقواعد التي يقوم عليها في مختلف الدول . فدعت الي مؤتمرات أقرت طائفة من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري[2] . ولم تنضم مصر إلا إلي النزر اليسير من هذه الاتفاقيات الدولية .

٢٢٨- **تقسيم** : ونعالج عقد العمل البحري في مباحث ثلاثة ، نتكلم في الأول منها عن إثبات العقد ، وفي الثاني عن أحكامه ، ونعرض في الثالث لانقضائه .

المبحث الأول

إثبات عقد العمل البحرى

٢٢٩- تنص المادة ١١٥ علي مايأتي :« لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة ، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات » .

ويخلص من هذا النص أن عقد العمل البحري يجب أن يكون بالكتابة . وهذه الكتابة مشترطة للإثبات فحسب . فإذا لم يحرر العقد فلا يترتب علي ذلك بطلانه ، وإنما يؤدي ذلك إلي تعرض المجهز للعقاب المنصوص عليه في المادة ١٣٦ من القانون . ويجوز للبحار في هذه الحالة إثبات العقد بكافة طرق الإثبات ، حرصاً من الشارع علي حماية حقوق البحار ، خاصة وأن عدم كتابة العقد يكون مرجعة غالبا تقصير المجهز لا تقصير البحار .

وتقضي المادة ١١٦ فقرة أولي بأن يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم إحداها للمجهز ، وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة (إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانى والمنائر) ، وتسلم الثالثة إلي البحار إذا كان

(١) استئناف مختلط ١٩ مايو ١٩٤٨ ب ٦٠ - ١٢٠ .

(٢) أنظر في بيان هذه الاتفاقيات مؤلفنا « أصول القانون البحري » هامش ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ .

لعقد فرديا . ويحتفظ المجهز بالنسخة الأخيرة إذا كان العقد مشتركاً يشمل أكثر من بحار واحد ، وفي هذه الحالة الأخيرة يكون للبحار أن يحصل علي مستخرج من إدارة التفتيش البحري بما يخصه من بيانات واردة في هذا العقد .

وتوجب المادة ١١٦ فقرة ٢ أن يبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري والترخيص البحري ، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه .

المبحث الثاني

أحكام عقد العمل البحرى

٢٣٠- تنشأ عن عقد العمل البحري التزامات علي عاتق كل من البحار والمجهز . فالبحار يلتزم بأداء العمل المتفق عليه . ويلتزم المجهز بدفع الأجر ، وبإيواء البحار وإطعامه ، وبعلاجه في حالة إصابته بمرض أو جرح ، وبترحيله إلي الميناء الذي استخدم فيه إذا انتهي العقد في الخارج .

١- التزام البحار بأداء العمل

٢٣١- يجب علي البحار القيام بالعمل المتفق عليه (م ١١٧ فقرة ١) تحت سلطة الربان وإشرافه ، وأن يبذل في تأديته من العناية ما يبذله الشخص المعتاد . ويحدد العقد نوع العمل الذي يلتزم البحار بأدائه ، وكيفية هذا الأداء . ولا يجوز للربان أن يكلف البحار عملا غير المتفق عليه إلا إذا دعت الضرورة لذلك . فيلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل علي إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة ، وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي علي أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل (م ١١٧ فقرة ٢) .

وإذا لم يقم البحار بأداء العمل المنوط به أو أهمل فى أدائه جاز عزله من الخدمة ، فضلا عما للمجهز من حق المطالبة بالتعويض إن لحقه ضرر من جراء ذلك .

وقد لاحظ الشارع أن هذا الجزاء المدنى لا يكفى أحيانا ، وأن اهمال البحار فى عمله قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية أو تعريض السفينة للخطر، فقرنه بجزاء جنائى نصت عليه المادة ٣ و ١٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن .

ويجب على البحارأن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة . فلا يجوز له أن يشحن فيها شيئا من البضائع لحسابه الخاص بدون إذن المجهز ، وإلا ألزم بدفع أجرة نقل هذه البضائع مضافا اليها مبلغ يعادلها ، وللربان أن يأمر بالقاء هذه البضائع فى البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو يستلزم أداء غرامات أو نفقات (م ١١٨) .

ويجب على البحار إطاعة أوامر رؤسائه الخاصة بالعمل المتفق عليه أو العمل الذى يدخل وظيفته (م ١١٧ فقرة ١) . ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام بالطاعة الجزاءات الجنائية المنصوص عليها فى المادتين ٣ و ٥ من القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ سالف الذكر .

٢ - التزام المجهز بدفع الأجر

٢٣٢ - يلتزم المجهز بأن يدفع للبحار الأجر المتفق عليه . ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية ، كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائها وترقياتهم وأجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص (م ١١٩) . وتضاف أثناء السفر الى أجر البحارة المبين فى العقد نسبة يعين حدها الأدنى قرار من الوزير المختص (م ١٢٠)

وقد يكون أجر البحار ثابتا يحسب باليوم أو بالشهر أو بالرحلة . وقد يكون بحصة فى الأرباح أو فى أجرة السفينة ، على أن تحديد الأجر على هذا النحو الأخير قد زال فى العصر الحديث بوجه عام .

٢٣٣ - تغير ظروف الرحلة البحرية وأثره على الأجر المعين بالرحلة : يجعل التقنين البحرى للظروف التى تطرأ على الرحلة البحرية ، كتقصير السفر أو إطالته أو تأجيله بفعل المجهز أو الربان أو وفاة البحار أو إلغاء السفر أو فقد السفينة ، أثراً على الأجر المستحق للبحار المعين بالرحلة .

ففى حالة تقصير السفر أى اختصاره بفعل المجهز أو الربان ، فلا يجوز تخفيض الأجر (م ١٢١) ، أى أن البحار يستحق الأجر كاملا فى هذه الحالة.

وفى حالة إطالة السفر أو تأجيله بفعل المجهز أو الربان ، كأن يأمر المجهز الربان بالمرور على موان لم تكن مدرجة فى خط السير المرسوم فى البداية ، فيزداد الأجر على قدر الإطالة أى بنسبة امتداد المدة . وإذا كانت إطالة السفر أو تأجيله ناشئة عن خطأ الربان ، فلا يستحق الربان أى زيادة فى الأجر عن مدة الامتداد (م ١٢١) .

وإذا توفى البحار أثناء السفر وكان معينا بالرحلة للذهاب فقط ، التزم المجهز بأداء كامل أجره . أما إذا كان معينا للذهاب والإياب معا ، التزم المجهز بأداء نصف الأجر إذا توفى أثناء الذهاب أو فى ميناء الوصول ، وبأداء كامل الأجر إذا توفى أثناء الإياب (م ١٢٢) .

هذا وإذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها ، استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة اذا كان معينا بالرحلة ، وذلك فضلا عن التعويضلات والمكافآت التى يقررها التقنين البحرى وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية (م ١٣١) .

وإذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة ، وجب على المجهز أداء نفقات دفنه فى بلده أيا كان سبب الوفاة (م ١٢٨ فقرة ١) .

وإذا حالت قوة قاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته ، استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة ولايجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض (م ١٣٣) .

وإذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة ، استحق البحار أجره حتى يوم فقد السفينة أى عن الأيام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة . ومع ذلك فإن المادة ١٣٤ فقرة أولى تجيز للمحكمة أن تأمر بإعفاء المجهز من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن مالحق السفينة من ضرر ناشىء عن فعلهم أو تقصيرهم فى إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

٢٣٤ - **قواعد دفع الأجر**: يلتزم المجهز بأداء أجور البحارة فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف (م ١١٩ فقرة ١) .

وتنص المادة ١٢٣ فقرة ١ على أنه « إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تجاوز ربع أجره الأصلى ، ويذكر بيان عن السلفة فى دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه البحار ». وتخول الفقرة الثانية من نفس المادة للبحار أن يطلب أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم ، وذلك لتمكين البحار من مواجهة نفقات أسرته . ولا يجوز استرداد هذه السلفة فى حالة إلغاء العقد لأى سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد (م ١٢٣ فقرة ٣) .

ويجب على المجهز - وفقا لنص المادة ١٢٨ فقرة ٢ - أن يودع خزانة التفتيش البحرى الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة . وهذا الحكم واجب الاتباع أيضا فى حالة البحار المفقود أو الذى يتعذر عليه الاستلام .

٢٣٥ - **ضمانات استيفاء الأجر** : يحيط الشارع الأجر بحماية خاصة ضمانا لاستيفائه نظرا لأنه المصدر الذى يتعيش منه البحار وأسرته . وهذه الحماية ذات وجهين : حماية البحار من دائنى المجهز بتقرير امتياز للأجر ، وحماية البحار من دائنيه هو بتقرير عدم جواز الحجز على الأجر إلا فى حدود وبشروط معينة .

٢٣٦ - **امتياز الأجر** : تقرر المادة ٢٩ فقرة ٣ بحرى امتيازاً لضمان الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

ويضمن هذا الامتياز الأجر المستحق للبحار نظير عمله ، والملحقات التى لها صفة الأجر وتعتبر جزءا لا يتجزء منه كمصروفات العلاج والترحيل ، والتعويضات المستحقة للبحار ، وغيرها من الديون الناشئة عن العقد .

ويترتب حق الامتياز على السفينة وملحقاتها بصرف النظر عما إذا كان المجهز مالكا للسفينة أو غير مالك ، وعلى جميع أجور النقل المستحقة على الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد (م ٣١) .

وينقضى حق الامتياز بمضى سنة على استحقاق الدين . ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبار ديونهم مستحقة الدفع (م ٣٨) .

ولا يجوز للبحار أن ينزل عن هذا الامتياز فى عقد العمل لتعلقه بالنظام العام .

٢٣٧ – **عدم جواز الحجز على الأجر** : تنص المادة ١٢٤ بحرى على أنه « لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة فى قوانين العمل » ومن ثم يجب الرجوع فى هذا الصدد إلى القواعد التى تضمنتها المادة ٤١ من قانون العمل رقم ٣٧ لسنة ١٩٨١ .

٣ – التزام المجهز بغذاء البحار وإيوائه

٢٣٨ – يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته فى السفينة دون مقابل ، وذلك وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ١٢٥) . وهذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل العمل البحرى الذى يؤدى فى الغالب والسفينة فى عرض البحر .

وقد وقعت سنة ١٩٤٦ ثلاث اتفاقيات دولية : الأولى بشأن إطعام البحارة، والثانية بشأن مؤهلات طهاة السفينة ، والثالثة بتهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة .

٤ – التزام المجهز بعلاج البحار

٢٣٩ – بمقتضى نص المادة ١٢٦ فقرة أولى بحرى يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل اذا أصيب بجرح أو مرض وهو فى خدمة السفينة .

وهذا الالتزام يفرضه القانون البحرى من قديم . وهو يقوم على فكرة

مخاطر المهنة التى توجب مسئولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون التفات إلى شرط الخطأ حتى ولو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة .

ويفسر هذا الالتزام بفكرة المشاركة فى الرحلة البحرية . ذلك أن البحار كان يعتبر قديما شريكا فى مخاطر الرحلة البحرية ومغانمها . فإذا أصيب البحار بمرض أو جرح فى خدمة السفينة ، وجب أن يعالج وتضمد جروحه على نفقة السفينة أى على حساب المجهز .

٢٤٠ – **نطاق الالتزام** : ويفيد من هذا الالتزام رجال الطاقم جميعا ، أيا كان نوع السفينة التى يعملون عليها تجارية كانت أو سفينة صيد أو سفينة نزهة ، وأيا كان وجه الاستخدام . فالبحار المستخدم بحصة فى الأرباح أو فى أجرة السفينة يستحق الحماية المقررة بمقتضى المادة ١٢٦ بحرى .

٢٤١ – **شروط الإلتزام** : يلتزم المجهز بعلاج البحار فى حالة المرض أو الجرح . ويشترط لاستحقاق العلاج ، وفقا لنص المادة ١٢٦ ، أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو فى خدمة السفينة ، وبمعنى آخر يجب أن تتوافر رابطة السببية بين المرض أو الجرح وخدمة السفينة ، وسواء فى ذلك أصيب البحار على البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة . بيد أنه إذا أصيب البحار على البر أثناء السفر فعليه هو أن يقيم الدليل على أن الأصابة إنما كانت فى خدمة السفينة[١] . أما إذا أصيب البحار على ظهر السفينة ، فيفترض أن الأصابة ناشئة عن خدمة السفينة [٢] . وللمجهز أن يدحض هذه القرينة بالإثبات العكسى .

ويستحق البحار العلاج حتى لو كان المرض أو الجرح ناشئا عن خطئه باعتبار أن خطأ البحار من مخاطر المهنة . ومع ذلك إذا كان المرض أو الجرح ناشئا عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك ، وجب على المجهز أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر (م ١٢٦) . أى أن البحار هو الذى يتحمل مصروفات العلاج فى هذه الحالة .

---

(١) نقض فرنسي ٢ أبريل ١٩٣٠ ملحق دور ٨ – ٣٣٧ .

(٢) نقض فرنسي ١٢ ديسمبر ١٩٠٦ دلوز ١٩٠٧ – ١ – ٣٤٤ .

أما الأخطاء اليسيرة التى تقع من البحار فى تنفيذ الخدمة فلا تنتقص من مسئولية المجهز [١].

٢٤٢ - **مدى الالتزام** : يلتزم المجهز بمصروفات علاج البحار حتى يتم شفاؤه أو يثبت أن المرض أوالجرح غير قابل للشفاء (م ١٢٦ فقرة ٢) . وإذا كان البحار المريض أوالجريح لا يمكنه الاستمرار فى السفر دون خطر ، وجب على الربان أن يخرجه إلى المستشفى فى أقرب ميناء أو إلى محل آخر تمكن معالجته فيه على الوجه اللائق ، وأن يؤدى المصاريف التى يستلزمها علاجه .

ويستحق البحار الذى يصاب بمرض أو جرح وهو فى خدمة السفينة ، فضلا عن العلاج كما تقدم ، أجره كاملا أثناء الرحلة . وتسرى فيما يتعلق باستحقاقه الأجر والمعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل . ولايستحق البحار أى أجر أو معونة إذا كان المرض أو الجرح ناشئا عن العصيان أو السكر أوغير ذلك من أحوال سوء السلوك (م ١٢٧) .

ومصروفات العلاج ممتازة ، لأنها دين ناشئ عن عقد العمل البحرى (م ٢٩ بند ٣)

هذا ، وتعاقب المادة ٢١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن بالحبس مدة لا تزيد على شهر بغرامة لاتجاوز عشرين جنيها أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان السفينة إذا ترك أحد البحارة مريضا أو جريحا دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل .

٥ - التزام المجهز بالترحيل

٢٤٣ - **ماهية الالتزام** : لا يقصد بالترحيل إعادة البحار الى وطنه ، وإنما إعادته الى الميناء الذى تم تعيينه فيه أو الى الميناء المتفق عليه . والالتزام بالترحيل لا تمليه اعتبارات انسانية فحسب مردها حماية البحار وإنقاذه من الغربة والبطالة فى البلاد الأجنبية ، بل يقصد به أيضا الى تحقيق مصلحه عامة ، إذ تحتاج الدولة أثناء الحروب الى رجال البحرية التجارية لتستعين بهم فى الأسطول الحربى ، ولذا تحرص على إعادتهم اليها ليكونوا تحت تصرفها وقت

---

(١) استئناف مختلط ٢١ مارس ١٩٣٤ ب ٤٦ - ٢٢٢ .

الحاجة . ومن هنا كان الالتزام بالترحيل متعلقا بالنظام العام لا يجوز للبحار أن يتنازل عنه فى عقد العمل وإلا كان التنازل باطلا لا أثر له .

٢٤٤ - **نطاق الالتزام** : وتعرض المادة ١٢٩ فقرة أولى لنطاق الالتزام بالترحيل فتنص على أن يلتزم المجهز بإعادة البحار الى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة الا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق بين المجهز والبحار.

ويتضح من هذا النص أنه إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزال البحار من السفينة ، كما إذا كان مريضا أو جريحا ووجب إنزاله من السفينة لمعالجته ، التزم المجهز بإعادته الى جمهورية مصرالعربية ، سواء فى ذلك تم تعيين البحار فى ميناء مصرى أو فى ميناء أجنبى .

على أن المجهز لا يلتزم بالترحيل فى حالتين : الأولى ، إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، كما اذا ارتكب البحار جريمة فى دولة أجنبية وأمرت بإنزاله . والثانية ، إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على اتفاق بين المجهز والبحار . وغنى عن البيان أن المجهز لا يلتزم بالترحيل إذا ترك البحار العمل فى السفينة باختياره .

ثم تفرق الفقرات الثانية والثالثة والرابعة من المادة ١٢٩ ، بصدد الميناء الذى يلتزم المجهز بإعادة البحار اليه ، بين البحار المصرى والبحار الأجنبى .

ففيما يتعلق بالبحار المصرى ، إذا تم تعيينه فى أحد الموانى المصرية التزم المجهز بإعادته إلى هذا الميناء ، أو إلى ميناء مصرى آخر اتفق عليه فى العقد . أما اذا تم تعيين البحارالمصرى فى ميناء أجنبى ، التزم المجهز حسب اختيار البحار بإعادته الى هذا الميناء أو الى أى ميناء مصرى يعينه البحار .

أما فيما يتعلق بالبحار الأجنبى ، فيلتزم المجهز باعادته الى الميناء الذى تم تعيينه فيه الا إذا نص فى العقد على إعادته الى أحد الموانى المصرية .

ويشمل الالتزام بالترحيل ، فضلا عن نقل البحار ، نفقات غذائه وإقامته (م ١٢٩ فقرة ٥) .

٢٤٥ - **قيام الدولة بالترحيل** : وإذا لم يقم المجهز بترحيل البحار فى الحالات التى يجب عليه فيها ذلك ، قامت الدولة أو قنصلها فى الخارج بالترحيل . وللدولة من غير شك أن ترجع على المجهز بالمصروفات التى أنفقتها فى هذا السبيل بطريق الدعوى غير المباشرة باستعمال حقوق البحار . على أن القضاء الفرنسى يقرر للدولة حقا خاصا مباشرا فى مطالبة المجهز بمصروفات الترحيل [١] . وسنده فى ذلك أن للدولة مصلحة خاصة فى أن يعود البحار الى الوطن ليكون تحت تصرفها ، وأن الالتزام بالترحيل ليس التزاما تعاقديا ناشئا عن عقد العمل ، بل هوالتزام قانونى يتعلق بالنظام العام .

وهذا الحل الذى انتهى اليه القضاء الفرنسى من الصعب التسليم به قانونا. ذلك أن الدولة ليست طرفا فى عقد العمل البحرى حتى يكون لها دعوى مباشرة قبل المجهز لإجباره على تنفيذ التزامه قبل البحار . وإذا كان القضاء الفرنسى قد أخذ بهذا الحل مع ما فيه من تجاوز للاعتبارات القانونية ، فذلك لما ينطوى عليه من مزايا عملية عديدة . فلا يستطيع المجهز فى ظل هذا الرأى أن يحتج فى مواجهة الدولة بما عسى يكون له من دفوع قبل البحار كالدفع بالمقاصة بسبب مايستحقه من تعويض [٢] .وكذلك تستطيع الدولة أن تطالب المجهز بما لا يجوز للبحار أن يطالب به كثمن الملابس التى قدمتها للبحار [٣] . وأخيرا يمتنع على المجهز أن يدفع دعوى الدولة بالتقادم المنصوص عنه فى المادة ١٣٥ بحرى [٤] [٥] .

المبحث الثالث

انقضاء عقد العمل البحرى

٢٤٦ - **طرق الانقضاء** : ينقضى عقد العمل البحرى بانتهاء مدته إذا

(١) نقض فرنسي « دوائر مجتمعة » ٦ فبراير ١٨٧٧ دلوز ١٨٧٧ - ١ -١١٤ .

(٢) نقض فرنسي ٣١ ديسمبر ١٨٧٩ دلوز ١٨٨٠-١-١٣٣ .

(٣) نقض فرنسي ٧ مايو ١٩١٩ سيري ١٩٢٠-١-٣٩٣ .

(٤) نقض فرنسي ٣١ ديسمبر ١٨٧٩ مشار إليه .

(٥) يسري علي الملاحين قانون التأمينات الاجتماعية بمقتضي نص المادة ١١٤ من التقنين البحري . ومن ثم يلتزم المجهز باعتباره صاحب العمل بالتأمين علي البحارة لدي هيئة التأمينات الاجتماعية ضد اصابات العمل وأمراض المهنة والشيخوخة والعجز قبل بلوغ الستين إلخ .

كان محدد المدة ، أو بانتهاء الرحلة إذا كان مبرما على أساس الرحلة [١] .

وإذا أبرم العقد لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى . فإذا مرت السفينة - قبل دخولها أحد الموانى المصرية - بالميناء الذى تجب إعادة البحار اليه وفقا لأحكام المادة ١٢٩ من القانون فلا يمتد العقد الا الى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء (م ١٣٠) .

وإذا كان العقد مبرما على أساس الرحلة ، وحالت قوة قاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته ، انقضى العقد ، ولا يستحق البحار أجرا الا عن الأيام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة ، ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض (م ١٣٣) .

أما إذا كان العقد غيرمحدد المدة ولم يكن على أساس الرحلة ، جاز لكل من طرفيه إنهاؤه بعد إعلان الطرف الآخر على أن يراعى المهلة القانونية التى ينفسخ بعدها العقد . ولم يتضمن التقنين البحرى أحكاما خاصة فى هذا الشأن، ومن ثم يجب تطبيق الأحكام الواردة فى قانون العمل رقم ١٣٧ لسنة ١٩٨١ . وتشترط المادة ٧٤ من قانون العمل ضرورة أن يستند إنهاء العقد غير المحدد المدة بالإرادة المنفردة لأحد طرفيه الى مبرر مشروع . ويلتزم الطرف الذى أنهى العقد بدون مبرر بتعويض الطرف الأخر عن الأضرار التى أصابته من جراء هذا الإنهاء التعسفى . وهذا التعويض مستقل عن التعويض الذى يستحقه أحد الطرفين بسبب عدم مراعاة مهلة الإخطار.

ويجوز للمجهز إنهاءعقد العمل البحرى دون إخطار سابق إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة (م ١٣٤ فقرة ٢) ، وذلك أياكانت طبيعة العقد المبرم .

وينقضى عقد العمل البحرى بوفاة البحار تطبيقا للقواعد العامة ، لأن

---

(١) نقض مدني ٢٩ أكتوبر ١٩٦٩ مجموعة النقض س٢٠ ص١١٤٥ في عقود عمل بحري أبرمت علي أساس رحلات معينة في موسم الحج من كل عام بينهنا فاصل زمني ، الأمر الذي لايسمح باعتبارها مكملة لبعضها أو باعتبار العقود التالية بمثابة تجديد للعقد الأول .

شخصية البحار محل اعتبارفى العقد . ويلاحظ أن التقنين البحرى اكتفى بتحديد مقدار الأجر المستحق لورثه البحار حال وفاته .

٢٤٧ - **الفصل** : ينقضى عقد العمل البحرى بالفصل . وقد تقدم أن للمجهز الحق فى عزل الربان مع حق الربان المعزول فى التعويض إن كان له مقتض (م ٩٢) [١].

أما فصل البحار فمقرر للمجهز وكذلك للربان ، لأن الربان هو المسئول عن نظام السفينة وسلامتها . على أن حق المجهز أو الربان فى فصل البحار ليس مطلقا ، بل يجب أن يتوافر مسوغ ومبرر مشروع للفصل كعدم الأهلية للخدمة وعدم الطاعة والاعتياد على السكر والتعدى على أحد فى السفينة بضرب ونحوه وترك السفينة بدون إذن . وتوجب المادة ١٣٢ بحرى إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة والا اعتبر الفصل غير مشروع . وهذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها . بمعنى أنه يجوز للبحار إثبات عكس ماورد بالدفتر وعدم مشروعية الفصل . كما يجوز للربان تقديم الدليل على أن عدم إثبات الفصل فى دفتر السفينة كان لسبب أجنبى .

وإذا نجح البحار فى إثبات عدم مشروعية الفصل ، كان له الحق فى المطالبة بالتعويض . والتعويض الذى يستحقه البحار لعزله بسبب غير مشروع ممتاز على السفينة وأجرة النقل لأنه من قبيل الديون الناشئة عن عقد العمل البحرى (م ٢٩ بند ٣)

وإذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة إذا كان فى ميناء أجنبى الا بإذن كتابى من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده (م ١٣٢) .

٢٤٨ - **تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى** : تنص المادة ١٣٥ بحرى على أن « تنقضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد » . والحكمة من هذا التقادم السنوى هى الرغبة فى إنهاء الديون المتعلقة بالرحلة البحرية على وجه السرعة . وتخضع لهذا

---

(١) راجع بند ٢٠٩ .

التقادم الدعاوى التى يرفعها البحار على المجهز كالدعاوى المتعلقة بدفع الأجر والتعويضات ومصروفات العلاج والترحيل وجميع مايستحقه البحار قبل المجهز . كما تخضع له الدعاوى التى يرفعها المجهز على البحار .

ويلاحظ أن المادة ٤٣٣ فقرة ١ من التقنين التجارى الفرنسى معدلة بقانون ١٦ يوليو ١٩٧١ تقضى بأن الدعاوى بالمطالبة بالوفاء بأجور الضباط والبحارة وغيرهم من أفراد الطاقم تتقادم بمضى خمس سنوات طبقا للمادة ٢٢٧٧ من القانون المدنى الفرنسى . وغنى من البيان أن المادة ٣٧٥ من التقنين المدنى المصرى صريحة فى أن يتقادم بخمس سنوات كل حق دورى متجدد كالمرتبات والأجور . وكان الأجدر الأخذ بهذا الحكم فيما يتعلق بالدعاوى المتعلقة بدفع أجور البحارة ، لما يتضمنه من حماية أفضل لحقوقهم . ومن الغريب الملفت أن التقنين البحرى الجديد يجعل مدة تقادم كافة الدعاوى البحرية سنتين، فى حين أنه يجعل مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى سنة واحدة .

الفصل الرابع
المرشد

٢٤٩- المرشد هو الشخص الذى يدلّ ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول فى الميناء أو الخروج منه . وترجع العلة فى تقرير نظام الإرشاد إلى أن الموانى تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة أو بالمنشآت الفنية المتعددة التى تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق ، فضلا عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة فى الميناء لزمن غير قصير ، مما يتطلب أن يستعين الربان بالمرشد لإلمامه بالميناء وعوائقه ومسالكه .

والارشاد فى الموانى إما أن يكون اختياريا متروكا لمشيئة الربان وتقديره ، وإما أن يكون إجباريا بأن يلتزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه .

ولم يعرض التقنين البحرى القديم للإرشاد الافى مادة واحدة منه هى المادة ٤٢ ، ويفهم منها أن الارشاد فى الموانى المصرية كان وقت وضع التقنين البحرى القديم متروكا لمشيئة الربان واختياره . ثم تدخل المشرع المصرى بإصدار قوانين خاصة بالإرشاد فى الموانى المصرية . فأصدر القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ الخاص بالإرشاد فى ميناء الاسكندرية والذى حل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ فالقانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الإرشاد بميناءى الاسكندرية والدخيلة .كما صدر القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ فى شأن تنظيم الإرشاد فى ميناء السويس ، والقانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الإرشاد فى ميناء دمياط . وبالإضافة إلى هذه القوانين صدر القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ الخاص برسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث المعدل بالقانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٨٨ و القانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٠ .

وتضمن التقنين البحرى الجديد بعض الأحكام الخاصة بالإرشاد فى المواد ٢٨٢ إلى ٢٩١ منه ، تاركا كل مايتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التى تستحق عنه للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ٢٨٢ فقرة ٢).

وسنتكلم عن الالتزام بالإرشاد فى فرع أول ، ونعالج عقد الإرشاد فى فرع ثان ، ثم نعرض للمسئولية عن الإرشاد فى فرع ثالث .

الفرع الأول

الالتزام بالإرشاد

٢٥٠- **الارشاد إجبارى** : الإرشاد إجبارى فى قناة السويس وفى الموانى المصرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص (م ٢٨٢ فقرة ١ بحرى) .

وكل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد لاتستعين بخدمات المرشد تلزم فضلا عن أداء الرسم المقرر برسم إضافى [١] . ولما كان إغفال الاستعانة بخدمات المرشد يعرض السفن لخطر الارتطام بالصخور التى تكتنف الممرات والمسالك البحرية المؤدية إلى الميناء ومايترتب على ذلك من سد هذه الممرات وتعطيل الملاحة - لذلك تقرر عقاب ربان السفينة إذا دخل بالسفينة فى منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد مالم يكن قد أذن له بذلك[٢] .

٢٥١- **السفن الخاضعة للالتزام بالارشاد** : وتخضع للالتزام بالإرشاد جميع السفن [٣] سواء أكانت مصرية أو أجنبية ، وسواء أكانت تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة .

بيد أنه يعفى من الالتزام بالإرشاد ، وفقا للقوانين الخاصة بالارشاد ، السفن الآتية :

١- السفن الحربية أيا كانت جنسيتها ، وذلك للسرية التى يجب أن تحاط به ملاحتها .

٢- السفن المملوكة للحكومة والهيئات العامة التى لاتقوم بأعمال تجارية ، إذ أن ربابنتها على علم كاف بموانى الجمهورية .

٣- السفن الآلية التى تقل حمولتها الكلية عن ٣٠٠ طن ، إذ أن هذه

---

(١) م ١٢ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الارشاد بميناءي الاسكندرية والدخيلة.

(٢) م ١٣ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٣) م١ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

السفن لاتستطيع أن تتحمل رسوم الإرشاد ولأن احتمال إضرارها بمنشآت الموانى ضعيف .

٤- السفن والعائمات المرخص لها بالعمل داخل موانى الجمهورية والتى لاتبرح الميناء عادة .

٥- السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهرى .

على أنه يجوز للسفن المعفاة أن تستعين بخدمات المرشد ، وعندئذ يستحق عليها الرسم المقرر للارشاد (١).

هذا ، وتتولى الإرشاد بميناء الاسكندرية هيئة خاصة تخضع لإشراف الهيئة العامة لميناء الاسكندرية (٢). وتتولى هيئة قناة السويس إدارة الإرشاد فى قناة السويس وبورسعيد والسويس .

الفرع الثانى
عقد الارشاد

٢٥٢- **تكوين العقد** : ينعقد بين المرشد وربان السفينة عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها فى الميناء أو خروجها منه نظير مبلغ نقدى يحدده القانون

ويصدر الإيجاب فى هذا العقد من الربان . فعلى كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منه أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكيا (٣). وعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة التى عهد إليه بإرشادها (٤)، مالم توجد سفينة أخرى فى حالة خطر محدق ، إذ يجب على المرشد أن يقدم مساعدته أولا للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب إليه ذلك (م ٢٨٤ بحرى) .

(١) م١ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٢) انظر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ باختصاصات ومسئوليات الهيئة العامة لميناء الاسكندرية (م ٢ و ٤).

(٣) م ٣ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٤) م ٦ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

ويتعرض المرشد للعقاب إذامتنع عمدا عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون فى حالة الخطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية الإرشاد وهو فى حالة سكر [١].

٢٥٣- على أن بعض الفقه البحرى يرى أن علاقة الربان بالمرشد ليست علاقة عقدية لانعدام كل عناصر العقد . ذلك أن الربان ليس حراً فى الاستعانة أو عدم الاستعانة بالمرشد ولا اختيار مرشد بعينه . كما أن المرشد ليس حراً فى إرشاد السفينة بل يؤدى عمله بحسب دوره وليس له اختيار السفينة التى يرشدها. كذلك فإن مقابل الإرشاد تحدده سلفا القوانين واللوائح ولايخضع لتقدير الربان أو المرشد . وبذلك اقترب الإرشاد من فكرة النظام الذى يتولى القانون تحديد معالمه وبعد عن فكرة العقد . ولذلك برز الاتجاه إلى اعتبار الإرشاد خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتمياً لهيئة الارشاد مقابل رسم يفرضه القانون [٢].

وهذا الاتجاه لايحظى منا بالقبول والتأييد ونرى أن الارشاد يستند إلى عقد بين الربان والمرشد . ولاينتقص من ذلك جعل الإرشاد إجباريا ، إذ أن الإجبار على التعاقد شائع فى كثير من العقود وبخاصة تلك العقود التى يبرمها الجمهور مع أشخاص يلزمهم القانون بالبيع أو بتقديم خدمة كمتعهدى النقل . كما أن تحديد مقابل الإرشاد فى القوانين واللوائح لايتنافى مع فكرة العقد ، إذ أن تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذى يقوم على إدارة مرفق عام كالبريد والبرق والنقل العام أو بالسكك الحديدية أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البرى والبحرى والجوى لايرفع صفة العقد عن اتفاق الأطراف . والواقع أن تدخل الدولة فى الإرشاد بالتنظيم ليس قاصراً على الارشاد وحده بل هى ظاهرة عامة نلمسها فى كثير من العقود والعلاقات القانونية الخاصة دون أن يستتبع ذلك إنكار صفة العقد [٣].

٢٥٤- **التزام المرشد** : يلتزم المرشد بإرشاد ربان السفينة وتزويده بالمعلومات

---

(١) م ١٥ ق ٢٦ لسنة ١٩٨٩ .

(٢) في هذا المعني : د. رفعت فخري ، المرجع السابق بند ١٥٠ - د. هانى دويدار ، المرجع السابق ص ٣٧٦ .

(٣)انظر فى هذا المعني د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري بند ٥٨٣ .

عن خط السير الواجب الاتباع لدى دخول السفينة فى الميناء أو خروجها منه . وتنحصر مهمة المرشد فى توجيه الربان ، ولكن تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها (م ٢٨٦ بحرى) . ولا إجبار على الربان فى قبول تعليمات المرشد ، بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا رأى فيها مايعرض السفينة للخطر .

٢٥٥ - التزام المجهز بدفع رسوم الإرشاد : ويلتزم المجهز بدفع رسوم الارشاد، وهى رسوم محددة فى القانون على أساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة (القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ فى شأن رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث) [١] .

وإذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان ، التزم المجهز بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء (م ٢٨٦ بحرى) .

ورسوم الإرشاد لها امتياز على السفينة وأجرة النقل (م ٢٩ بحرى) ، ويجوز بمقتضاها توقيع الحجز التحفظى على السفينة (م٦٠ بحرى) .

الفرع الثالث

المسئولية عن الإرشاد

٢٥٦ - قد تقع أثناء عملية الإرشاد أضرار تلحق بالغير أو بسفينة الإرشاد أو بالمرشد وبحارة سفينة الإرشاد أو بالسفينة محل الإرشاد .

٢٥٧ - المسؤلية عن الأضرار التي تلحق الغير : تنحصر مهمة المرشد في إرشاد الربان وتزويده بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب اتباعه. ويظل الربان رغم وجود المرشد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات . وليس للربان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد ، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه . كما أن له أن يرفض تنفيذ مايشير به المرشد إذا رأى فيه ما

---

(١) أما بالنسبة للسفن العابرة لقناة السويس فتحصل رسوم الارشاد في غاطس ميناء السويس على أساس الحمولة الصافية لقناة السويس (م٤).

يعرض السفينة للخطر . هذا إلى أن المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة تابعاً للمجهز ، لأنه يزاول نشاطه لحسابه ويؤدى عمله تحت إشراف الربان وسلطانه .

ولذلك يكون المجهز مسئولاً مباشرة قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله ، حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً . لأن مسؤلية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم علي الخطأ فى الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً فى اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية فى رقابته وتوجيهه (م ٢/١٧٣ مدنى) ، والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه . وقد قررت الحكم المتقدم المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم فنصت المادة الخامسة منها على أن «تبقى المسئولية المقررة فى المادة السابقة (أى مسئولية السفينة) فى حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد اجبارياً» ، كما نصت عليه صراحة المادة ٢٨٧ بحرى بقولها « يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الإرشاد »[١] .

ومؤدى ماتقدم أن المرشد ينسلخ فى الفترة التى يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التى يتبعها أصلا ، فلاتسأل هذه الجهة عن الأخطاء التى تقع منه فى تلك الفترة ، وإنما يسأل عنها مجهز السفينة التى يقوم المرشد بارشادها [٢].

٢٥٨- المسئولية عن الأضرار التى تلحق سفينة الارشاد : يكون المجهز مسئولا أيضا عن الأضرار التى تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد، إلا أذا أثبت أن الضررنشأ عن خطأ جسيم من المرشد (م ٢٨٨ بحرى) . ويقع على عاتق المجهز إثبات جسامة خطأ المرشد إذا أراد درء مسئوليته عن هذه الأضرار .

---

(١)انظر أيضا المادة ٦ من القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ الخاص بالارشاد في ميناء السويس ، والمادة ٨ من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن الارشاد فى ميناء دمياط ، والمادة ٦ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن الارشاد في ميناء الاسكندرية والدخيلة .

(٢) نقض مدني ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣ مجموعة أحكام النقض س ١٤ ص ٩٧٤ .

٢٥٩- المسئولية عن الأضرار التى تلحق المرشد وبحارة سفينة الإرشاد : ويكون المجهز مسئولا عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إلاإذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة (م ٢٨٩ بحرى) .

ولايشترط لإمكان دفع مسئولية المجهز أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيما ، بل يكفى أن يكون الخطأ يسيرا .

٢٦٠- المسئولية عن الأضرار التى تلحق السفينة محل الارشاد : قد يصدر من المرشد خطأ يحدث أضراراً بالسفينة التى يرشدها ، كما إذا أدلى المرشد للربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق الممر المائى أو خط السير الواجب الاتباع فيترتب على هذا الخطأ جنوح السفينة مثلا . وتقضى القواعد العامة أن يكون المرشد مسئولا عن الأضرار التى تلحق السفينة التى يتولى إرشادها بشرط أن يثبت المجهز خطأ المرشد أيا كانت درجة هذا الخطأ .

وقد خرج التقنين البحرى الجديد عن حكم القواعد العامة ونص فى المادة ٢٩٠ منه على أن «لايسأل المرشد عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها » . ومعنى ذلك أن المرشد لايكون مسئولا عن أخطائه الشخصية . كما أن هيئة الإرشاد لاتكون مسئولة عن هذه الأخطاء ، لأن المرشد ينسلخ فى الفترة التى يباشر فيها عمله عن الجهة التى يتبعها أصلا فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التى تقع منه فى تلك الفترة [١] . ومن ثم يتحمل مجهز السفينة مايلحق بها من أضرار بسبب خطأ المرشد . وهذا الحل يبرره تأمين المرشد فى عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته .

ورغم عموم نص المادة ٢٩٠ واطلاقه فإنه لايصل إلى إعفاء المرشد من المسئولية عن الأضرار التى تلحق السفينة التى يرشدها فى حالة ماإذا أثبت المجهز وقوع غش أو خطأ جسيم منه أثناء الارشاد ، تطبيقا للقواعد العامة فى المسئولية العقدية التى لاتعفى من المسئولية عن الغش والخطأ الجسيم (م ٢١٧ فقرة ٢ مدنى) .

---

(١) نقض ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣ مشار إليه .

٢٦١-تقادم الدعاوى الناشئة عن الارشاد: تنص المادة ٢٩١ بحرى على أن « تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية » . وتسرى هذه المدة على جميع الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد . وهى مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القانون المدنى .

الفصل الخامس
الأشخاص البريون للملاحة البحرية

٢٦٢- يشترك فى الاستغلال البحرى أشخاص يقمون على البر فى الموانى التى ترسو عليها السفينة ويعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب المؤمن ويسمون « الأشخاص البريون للملاحة البحرية » تمييزاً لهم عن الربان والطاقم والمرشد الذين يؤدون عملهم على ظهر السفينة ويسمون بالأشخاص البحريين . وأهم هؤلاء الأشخاص : أمين السفينة ، وأمين الحمولة، ومقاول الشحن والتفريغ ، ووكيل العبور ، والسمسار البحرى .

ولم يكن التقنين البحرى القديم يعرض للمركز القانونى لأى من الأشخاص البريين للملاحة البحرية ، فكان يهتدى فى تحديد مركزهم القانونى بالقواعد العامة وبما استقر عليه الفقه والقضاء . ثم جاء التقنين البحرى الجديد فأفرد الفصل الرابع من الباب الثانى لتنظيم المركز القانوني لهؤلاء الأشخاص وجعل عنوانه « الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون » . وتكلم فيه عن أمين السفينة مطلقاً عليه اسم «وكيل السفينة» ، وأمين الحمولة مطلقاً عليه اسم «وكيل الشحنة» ، ومقاول الشحن والتفريغ مطلقا عليه اسم «المقاول البحرى» ، ولانرى مبررا للعدول عن تسميات استقرت فى العمل والفقه والقضاء . ونتناول هؤلاء الأشخاص تباعا بالدراسة دون أن نقتصر على الأشخاص الذين ذكرهم التقنين ، بل نضيف إليهم وكيل العبور والسمسار البحرى .

الفرع الأول
أمين السفينة أو الوكيل البحرى

٢٦٣- **الوظيفة الاقتصادية** : كان الربان قديما يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل اليهم وتحصيل أجرة النقل منهم ممايستغرق وقتاً ليس بالقصير. على أن دور الربان قد تغير فى الوقت الحاضر بعد أن أصبحت السفينة التجارية تتطلب لشرائها وصيانتها رأس مال ضخم لايمكن أن يثمر فى الحقيقة إلا إذا استخدم على الوجه الأكمل مما يتطلب عدم بقاء السفينة طويلا فى الميناء وإعفاء الربان من عمليات تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل أجرة النقل .

وقد عمدت بعض شركات الملاحة حلا لهذه المسألة ، إلى إنشاء فروع لها فى الموانى الهامة تحل محل الربان فى تسليم البضائع وتحصيل أجرة النقل . بيد أنه إذا أمكن إنشاء مثل هذه الفروع فى بعض الموانى الهامة ، فإنه من غير الميسور إنشاؤها فى كل الموانى التى ترسو عليها السفينة مهما كانت أهميتها كما أن كثيراً من المجهزين لايستطيع إقامة فروع دائمة فى الخارج ، لما تتطلبه هذه الفروع من مصروفات ضخمة لاتتناسب مع الفائدة التى تعود منها .

لذلك بدت الحاجة إلى البحث فى كل ميناء ترسو عليه السفينة عن شخص يقوم لحساب المجهز بتسلم البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة . وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل فى اختصاص الربان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل . وهذا الشخص هو « أمين السفينة consignataire du navire» أو « الوكيل الملاحى أو البحرى » .

٢٦٤ - المركز القانونى لأمين السفينة: يقوم المجهز أو الربان باختيار أمين السفينة . ويرتبط أمين السفينة بالمجهز بمقتضى عقد يسمى «عقد أمانة السفينة». وقد اختلفت الآراء فى تحديد الطبيعة القانونية لهذ ا العقد .

فرأى على أن أمين السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل تحكمه القواعد العامة فى العمل البرى . بيد أن هذا الرأى لايمكن التسليم به ، لأن عقد العمل لايكون إلا فى الأعمال المادية فى حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية لحساب المجهز . هذا إلى أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل وصاحب العمل ، مع أن أمين السفينة يتمتع فى عمله بقسط وافر من الاستقلال ، وقد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين .

ولذلك استقر الرأى على أن أمين السفينة وكيل عن المجهز [1] ينوب عنه فى تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل الأجرة . وهو وكيل عادى لأنه يتعامل باسم المجهز ، وليس باسمه الشخصى كما هو الحال فى الوكالة بالعمولة .

---

(١) استئناف مختلط ٣ يونيو ١٨٩٦ ب ٨- ٣٠٩ ، نقض فرنيسى ١٦ فبراير ١٩٥١ DMF ١٩٥١-٣٧٨ .

وبهذا الرأى أخذ التقنين البحرى الجديد حيث نصت المادة ١٤٠ على أن أمين السفينة يقوم بعمله بوصفه وكيلا عن المجهز ، كما نصت المادة ١٤٢ على أن أمين السفينة يسأل قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجرة .

وتفريعاً على ذلك يجوز للمجهز أن يعزل الأمين فى أى وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، ويكون المجهز ملزما بتعويض الأمين عن الضرر الذى لحقه من جرّاء عزله فى وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول (م ٧١٥ فقرة ١ مدنى) . ويجوز للأمين بدوره أن يتنزل فى أى وقت عن الوكالة ولو وجد اتفاق يخالف ذلك مع إلزامه بتعويض الضرر الذى يلحق المجهز من جرّاء التنازل (م ٧١٦ مدنى) .

وتفريعا على ما تقدم أيضا نصت المادة ١١٤ بحرى جديد على أن أمين السفينة يعتبر نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن أمين السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . وهذا الحكم تقنين لما استقر عليه قضاء محكمة النقض من أنه « من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أنه إذا كان الموطن الأصلى لشخص – طبيعيا كان أو اعتباريا – موجودا فى الخارج وكان يباشر نشاطا تجاريا أو حرفة فى مصر اعتبر المكان الذى يزاول فيه هذا النشاط موطنا له فى مصر فى كل مايتعلق بهذا النشاط . ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطا تجاريا فى مصر وكيل ملاحى ينوب عن صاحبها – سواء أكان شخصا طبيعيا أو اعتباريا – فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا التوكيل موطنا لمالك السفينة الموكل فى مصر تسلم اليه الاعلانات فيه[1]» .

٢٦٥– **التزامات أمين السفينة** : ١– يقوم أمين السفينة ، بصفته وكيلا عن المجهز ، بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للسفينة والرحلة مالم

---

(١) نقض مدنى ٤ فبراير ١٩٨٠ مجموعة النقض س ٣١ ص ٣٨٨ و ١٣ يناير ١٩٨٦ طعن رقم ١٨٩٤ س ٥٠ ق و ٤ فبراير ١٩٨٥ طعن رقم ٨٧٠ س ٥١ ق .

يقم بها الربان بنفسه (م١٤٠) ، كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الاصلاحات .

٢- ويجوز أن يقوم أمين السفينة بتسلم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول (م ١٤١) وفى الحالين يلتزم أمين السفينة بالمحافظة على البضائع . وإذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضائع ، قام أمين السفينة فى حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعلامات التى تميزها . ومعاينة البضائع التى تتم بحضور أمين السفينة يحتج بنتيجتها على المجهز . وإذا أقر أمين السفينة بوجود تلف أو عجز فى البضاعة ، التزم المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادراً منه شخصياً. والاحتجاجات والإخطارات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها إلى أمين السفينة ويحتج بها على الناقل .

٣- ويلتزم أمين السفينة ، إذا عهد اليه بذلك ، بتحصيل أجرة نقل البضاعة من المرسل إليه (م ١٤١) . ويذهب القضاء الفرنسى إلى أن للأمين دعوى مباشرة وشخصية للمطالبة بأجرة النقل ضد المرسل إليه دون أن يكون للأخير الدفع بقاعدة « عدم جواز المقاضاة بوكيل » . ويستند هذا الرأى إلى أنه بمجرد إبحار السفينة يحل أمين السفينة محل الربان فى حقوقه والتزاماته . ولما كان للربان حق المطالبة بالأجر باسمه الخاص فإن للأمين هذا الحق كذلك[1]. ولكن يؤخذ على هذا الرأى أنه يلزم رضاء المرسل إليه لحلول الأمين محل الربان ، وهذا الرضاء من الصعب القول بتوافره ، ولو سلمنا بهذا الحل لترتب عليه زوال حقوق الربان مع أنه يظل محتفظاً بها . ولذلك فالراجح أن الأمين إنما يرفع الدعوى باسم المجهز ولحسابه تأسيسا على الوكالة . على أن أمين السفينة يعتبر دائنا شخصياً للمرسل إليه بمصروفات تفريغ البضاعة وتسليمها إذا كانت هذه المصروفات على عاتق المرسل إليه بمقتضى شروط العقد . وفى هذه الحالة يعتبر أمين السفينة وكيلا ضمنيا عن صاحب البضاعة أيضاً . وله حق حبس البضاعة حتى يستوفى المصروفات التى أنفقها .

٢٦٦- **مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية** : يسأل أمين السفينة

(١) إكس أول ديسمبر ١٩٤٨ . D . M . F ١٩٤٩- ٢٨١ .

قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر عن الأخطاء التى تقع منه في تنفيذ وكالته (م ١٤٢) . ولاشك فى مسئولية أمين السفينة قبل الغير عن أخطائه الشخصية كما لو تأخر فى تسليم البضاعة أو لم يحافظ عليها بعد تسلمها فتلفت أو سلمت تسليما معيبا دون أن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن ، أو امتنع عن تسليمها لمن بيده سند الشحن . على أن مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية لاتنفى مسئولية المجهز عنها بصفته موكلا يسأل عن الأخطاء التى تقع من الوكيل فى تنفيذ وكالته .

٢٦٧-عدم مسئولية أمين السفينة عن الأخطاء المنسوبة إلى المجهز أو الربان : وإذا كانت مسئولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية ليست مثاراً لشك أو محلا لخلاف ، فإن الأمر على عكس ذلك إذا كان الضرر الذى لحق الغير ناشئا عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن خطأ من المجهز أو الربان . والصورة النموذجية لذلك هى التلف أو العجز الذى يصيب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها قبل أن يتسلمها أمين السفينة . فهل يسأل أمين السفينة شخصيا عن هذا العجز أو التلف ، أم أنه لايسأل عنه ؟

ذهب رأى إلى أن أمين السفينة مسئول شخصياً عن العجز أو التلف الذى يلحق البضاعة أثناء النقل [١]. وحجته فى ذلك أن السفينة لو ظلت فى الميناء ، لاستطاع المرسل اليه مقاضاة الربان المسئول وتوقيع الحجز على السفينة . أما إذا سافرت السفينة ، امتنع على المرسل اليه مباشرة دعواه وضماناته . ومن ثم يحق له أن يعارض بكافة السبل فى سفر السفينة ودرءا لهذا التعطيل ، يعرض أمين السفينة على المرسل إليه أن يحل محل الربان فى التزاماته ومسئوليته . أى أن أساس مسئولية أمين السفينة ، وفقا لهذا الرأى ، هو اتفاق ضمنى بينه وبين المرسل إليه بمقتضاه يوافق المرسل اليه على سفر السفينة بشرط أن يلتزم الأمين شخصيا عوضا عن الربان .

بيد أن هذا الرأى وإن كان عملياً يتضمن كثيراً من التيسير على المرسل اليه إلا أنه غير سليم قانونا . ذلك أن أمين السفينة لم يكن طرفا فى عقد النقل حتى يسأل عن عدم تنفيذه ، كما أنه بوصفه وكيلا عن المجهز لايمكن

(١) الهافر ٣٠ يوليو ١٩٢٠ المجلة الدولية للقانون البحرى ٣٢ - ٣٨٩ .

مساءلته إلا عن الأخطاء الشخصية التى تقع منه فى تنفيذ وكالته . أما الاتفاق الضمنى المقول بقيامه بين المرسل اليه وأمين السفينة فهو قبيل الافتراض المحض.

ولذلك استقر القضاء على عدم مسئولية أمين السفينة إلا عن أخطائه الشخصية فى تنفيذ وكالته دون الأخطاء التى تقع من المجهز أو الربان فى تنفيذ عقد النقل [١]. وتفريعا على ذلك يجب الحكم بعدم قبول الدعوى التى توجه إلى أمين السفينة بصفته الشخصية بسبب العجز أو التلف الذى يصيب البضاعة أثناء النقل [٢]. وبيد أنه ليس ثمة مانع من مقاضاة أمين السفينة بوصفه وكيلا للمجهز ، وحينئذ يحق له أن يتمسك بشروط الاعفاء من المسئولية الواردة فى عقد النقل إذا كانت صحيحة [٣].

٢٦٨- وتنص المادة ١٤٣ على أنه « لايسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل اليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلاعن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه » . وقد كان المشروع قبل الأخير للتقنين البحرى مقتفيا أثر القانون الفرنسى الصادر فى ١٨ يونيو ١٩٦٦ ، يقيم مسئولية أمين السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها على أساس الخطأ المفترض ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسئوليته على غرار مسئولية الناقل البحرى . ثم عدل المشروع الأخير عن هذا النهج ، وأقام المسئولية على فكرة الخطأ الواجب الاثبات وجعلها شاملة لكل الضرر . وكان هذا العدول استجابة لرأى شركات التوكيلات الملاحية فى مصر. « وهى استجابة تمت للأسف ، على حساب البناء القانونى المتكامل لعقد النقل البحرى وكل مايحيط به والذى كنا نرنو اليه . وأساسه أن تطبق على كل من يتدخل فى أى من عمليات النقل البحرى بدءاً من استلام المجهز أو وكيله البضاعة فى ميناء القيام حتى تمام تسليمها للمرسل إليه فى ميناء الوصول ، ذات الأحكام »[٤].

---

(١) استئناف مختلط ٢٣ اكتوبر ١٩٣٣ ب ٤٦ - ٢ ، نقض فرنسى ١٦ ابريل ١٩٥١ DMF ١٩٥١-٣٧٨ ، استئناف اسكندرية ٣١ يناير ١٩٥٦ المجموعة الرسمية لأحكام المحكام س ٥٥ رقم ٢٧٢ ص ٥٥٦ .

(٢)و (٣) استئناف مختلط ٤ ديسمبر ١٩٢٣ ب ٣٦ - ٧٨ .

(٤) انظر : د. محمد كمال حمدى ، أشخاص الملاحة البحرية ص ١٨ .

وعلى هذا لايكون أمين السفينة مسئولا قبل الشاحنين أو المرسل اليهم عن الأضرار التى تلحق بهم بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الربان فى تنفيذ عقد النقل . بيد أن أمين السفينة يظل مسئولا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه عن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع وهى بين يديه طبقا لقواعد المسئولية التقصيرية . وهذا الخطأ واجب الإثبات ، وفى حالة ثبوته يلتزم أمين السفينة بتعويض كامل الضرر الناشئ عنه .

٢٦٩- **التزامات المجهز** : ويلتزم المجهز بأن يدفع لأمين السفينة الأجر المتفق عليه ، والمبالغ التى أنفقها فى سبيل تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد كمصروفات تخزين البضاعة والعناية بها والمبالغ التى أقرضها الأمين للربان .

ولأمين السفينة امتياز على السفينة وأجرة النقل ضمانا للديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها الأمين وهى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة (م ٢٩ بند ٦). ولأمين السفينة أيضا حق حبس المبالغ التى فى حيازته لحساب المجهز بما فيها أجرة النقل التى قام بتحصليها حتى يستوفى ماله قبل المجهز .

٢٧٠ - **الاختصاص القضائى** : تجيز المادة ١٣٨ بحرى لأمين السفينة أن يقيم دعواه على المجهز أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الأمين . وذلك رغبةً فى التيسير على الأمين وتجنيبه مشقة إقامة دعواه أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المجهز خاصة إذا كان هذا الموطن فى دولة أخرى وهو الوضع الغالب. والحكم المتقدم خاص بالدعوى التى يقيمها أمين السفينة على المجهز ، أما الدعوى التى يقيمها المجهز على الأمين فلايشملها النص وتخضع للقواعد العامة فى الاختصاص القضائى .

٢٧١- **التقادم** :وطبقاً للمادة ١٣٩ بحرى تتقادم دعوى المجهز على أمين السفينة بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين . وهذا التقادم القصير يقتصر تطبيقه على دعوى المجهز على أمين السفينة دون الدعوى التى يقيمها أمين السفينة على المجهز إذ تخضع هذه الدعوى الأخيرة للقواعد العامة . والمنطقى أن ينطبق هذا التقادم القصير على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد أمانة السفينة

سواء أكانت مرفوعة من المجهز على أمين السفينة أو من أمين السفينة على المجهز .

وغنى عن البيان أن هذا التقادم القصير قاصر على الدعاوى الناشئة عن العقد ذاته دون الدعاوى المؤسسة على غير العقد كدعوى المسئولية التقصيرية .

٢٧٢- **تنازع القوانين** : هذا وتقضى المادة ١٣٧ بحرى على أن « يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أوالأعمال » .

وعلى هذا فالقانون الواجب التطبيق على العقود والأعمال التى يجريها أمين السفينة هو قانون الميناء الذى يتم فيه العقد أو العمل ، والغالب أن يكون هذا القانون هو قانون موطن أمين السفينة . ويترتب على ذلك أن أمين السفينة الذى يكون موطنه أحد الموانى المصرية يخضع لأحكام القانون المصرى فيما يجريه من عقود وأعمال ، وهو قانون معروف لديه بدلا من الخضوع لقانون أجنبى مجهول منه .

ويقصد بقانون الدولة التى يقع فيها الميناء ، كما جاء بالمذكرة الايضاحية، القواعد الموضوعية فى هذا القانون دون أحكام تنازع القوانين فيه .

الفرع الثانى
أمين الحمولة

٢٧٣- **الوظيفةالاقتصادية** : يقابل أمين السفينة بالنسبة إلى المجهز ، أمين الحمولة بالنسبة إلى أصحاب البضائع . فقد يعهد صاحب البضائع المنقولة إلى شخص بتسلم البضائع من الربان أو من أمين السفينة ودفع أجرة نقلها وبالمحافظة عليها حتى يتقدم هو لتسلمها منه . ويسمى هذا الشخص بأمين الحمولة consignataire de la cargaison. وقد أسماه التقنين البحرى بوكيل الشحنة .

ولما كان اشتراك أصحاب البضائع جميعا فى عمليات التسليم قد يؤدى إلى الخلط و الفوضى وبقاء السفينة فى الميناء وقتا غير قصير ، فقد جرى

العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمين واحد للحمولة يقوم بتسلمها ودفع أجرة نقلهاوتوزيعها عليهم .

وإذا كانت عمليات تسليم البضائع لاتتم اليوم بين الربان والمرسل اليه مباشرة وإنما بين أمين السفينة بوصفه ممثلا للمجهز وأمين الحمولة بوصفه ممثلا للمرسل اليه ، فقد يحصل عملا أن تقع هاتان الوظيفتان على رأس شخص واحد يكون مثلا للمجهز وممثلا للمرسل اليه فى نفس الوقت نتيجة لانتشار شرط « تحت الروافع » أو شرط «التفريغ السريع» فى سندات الشحن . وبمقتضى هذه الشروط يكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل اليه أو ممثله ، وحينئذ يتسلم أمين السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلى المخازن على مسئولية المرسل اليه ونفقته ، ويعتبر أميناً للسفينة وأميناً للحمولة فى آن واحد .

٢٧٤- **أمين الحمولة وكيل عن المرسل إليه** : يعتبر أمين الحمولة وكيلا عن المرسل إليه بأجر ينوب عنه فى تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها (م ١٤٥ بحرى) .

على أن أمين الحمولة قد يكون وكيلا بالعمولة ، كما إذا كان سند الشحن لحامله أو كان إذنيا وتم تظهيره إليه تظهيراً ناقلا للملكية بحيث يتقدم لتسلم البضاعة كما لو كان المرسل اليه شخصيا . ويترتب على اعتبار أمين الحمولة وكيلا بالعمولة أن له أن يفيد من الامتياز المقرر للوكيل العمولة على البضائع التى يحوزها لحساب المرسل اليه (م٨٥ تجارى) .

وتسرى على الأعمال التى يقوم بها أمين الحمولة القواعد الموضوعية فى قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه الأعمال (م ١٣٧) .

٢٧٥- **التزامات أمين الحمولة** [١] : ١- يلتزم أمين الحمولة ، بوصفه وكيلا عن المرسل إليه ، بتسلم البضاعة بعد تفريغها من السفينة . ويقتضى ذلك أن يقوم أمين الحمولة بالتثبت من حالة البضائع الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود أو الكمية أو الوزن ومطابقتها للبيانات الواردة فى سند الشحن ،

---

(١) انظر فى التزامات أمين الحمولة نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض س١٨ ص٧٨.

وأن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستيفاء الاجراءات الجمركية عنها حتى تدخل فى حيازة المرسل إليه .

٢- وعلى أمين الحمولة أن يحافظ على حقوق المرسل إليه . فإذا كشف عجزا أو تلفا بالبضاعة عند تسلمها ، وجب عليه أن يقوم بتحرير الاحتجاجات التى يفرضها القانون ، وأن يخطر المرسل إليه بحالة البضاعة ومااتخذه من اجراءات فى الوقت المناسب حتى يتمكن المرسل إليه من رفع دعواه فى الميعاد القانونى . وتنص المادة ١٤٦ بحرى على أن « على وكيل الشحنة القيام بالاجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل ، والاافترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن ، ويجوز إثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل » .

٣- ويلتزم أمين الحمولة بدفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول (م ١٤٥) .

٢٧٦- **التزامات المرسل إليه** : يلتزم المرسل اليه بأن يدفع لأمين الحمولة الأجر المتفق عليه ، ويكون فى العادة نسبة مئوية تحسب على أساس مقدار البضاعة وطبيعتها . ويلتزم المرسل إليه أيضا بأن يرد إلى أمين الحمولة المبالغ التى أنفقها كأجرة النقل ومصروفات الوزن والخبرة والتخزين والرسوم الجمركية ورسوم الاحتجاجات ، مع فوائد هذه المبالغ من وقت الانفاق (م ٧١٠ مدنى) .

ويكون لأمين الحمولة الحق فى حبس البضائع لاستيفاء الأجر والمبالغ المستحقة له . ولايفيد أمين الحمولة من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة الا إذا كان هو وكيلا بالعمولة يتعامل مع الربان أو أمين السفينة باسمه الخاص .

٢٧٧- **مسئولية أمين الحمولة** : يسأل أمين الحمولة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه وكيلا بأجر (م ١٤٧ فقرة ١) . ومؤدى ذلك أن يكون مسئولا قبل المرسل اليه عن عدم بذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذ التزاماته .

وطبقا للمادة ١٤٧ فقرة ٢ تسرى على أمين الحمولة الأحكام المنصوص

عليها فى المادة ١٤٣ . ومعنى ذلك أن يكون أمين الحمولة مسئولا قبل المرسل اليه عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه ، وهو خطأ واجب الإثبات ، ومسئوليته تشمل جبر كامل الضرر . ولكن لايسأل أمين الحمولة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أثناء تنفيذ عقد النقل .

٢٧٨- هذا ، ويجوز أن تقام دعوى أمين الحمولة على المرسل اليه أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن أمين الحمولة (م ١٣٨) . كما أن دعوى المرسل إليه على أمين الحمولة تتقادم بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين (م ١٣٩) . وقد سبق بيان ذلك [1].

الفرع الثالث

مقاول الشحن والتفريغ [2]

٢٧٨- يوجد فى الموانى مقاولون يقومون بشحن البضائع وتفريغها من السفن مستعينين فى ذلك بعمال متخصصين هم عمال الموانى وبأدوات خاصة هى الصنادل والبراطيم والمواعين والروافع ومايماثلها . وقد أطلق التقنين البحرى الجديد على مقاول الشحن والتفريغ اسم « المقاول البحرى» ، ولكننا نفضل التسمية الأولى لذيوعها فى العمل .

ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه حسب الأحوال بعقد مقاولة يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر .

ويلاحظ أن مهمة مقاول الشحن والتفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها منها ، فلا يتدخل فى العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل اليه [3]. إلا أنه متى عهد

(١) راجع بند ٢٧٠ و ٢٧١ .

(٢) أنظر فى عقد الشحن والتفريغ ، رسالة دكتوراه مقدمة من الدكتور محمد كمال حمدى لكلية الحقوق بجامعة الاسكندرية ١٩٨١ .

(٣) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ مجموعة النقض س ٢٦ ص ١١٩٧ و ١٢ ابريل ١٩٧٦ مجموعة النقض س ٢٧ ص ٩٢٢ فى أن مقاول التفريغ لاينوب عن المرسل إليه فى استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص على ذلك عقد مقاولة التفريغ ، وأنه لايغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قد وردت فى ظل نظام « تسليم صاحبه ».

المرسل اليه إلى مقاول التفريغ باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن ، فإنه تكون له فى هذه الحال ، إلى جانب صفته كمقاول تفريغ ، صفة « أمين الحمولة » وبذلك يصبح وكيلا عن المرسل اليه فى الاستلام [1].

وقد نصت المادة ١٤٨ بحرى على الأعمال التى يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ بقولها « ١- يقوم المقاول البحرى بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها . ٢- ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة ».

ويلاحظ أيضاً أن مقاول الشحن والتفريغ لايعتبر ناقلا بحريا فى الحالات التى لاترسو فيها السفينة على الرصيف ويتم الشحن أو التفريغ بواسطة صنادل من الرصيف إلى السفينة أو العكس . ومن ثم يمتنع عليه التمسك بالتقادم المقررللناقل البحرى . ويمتنع على المقاول أن يحتج بالتقادم السنوى المنصوص عليه فى المادة ١٠٤ تجارى لأنه خاص بأمين النقل فقط .

٢٧٨- **مسئولية مقاول الشحن والتفريغ** : تحكم مسئولية مقاول الشحن والتفريغ المادة ١٤٩ بحرى جديد ، وهى تحدد فى فقرتها الأولى الشخص الذى يكون المقاول مسئولا فى مواجهته فتقول « يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الاضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ، ولايسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه ».

ومفاد هذا النص أن مقاول الشحن والتفريغ يكون مسئولا فقط تجاه الشخص الذى كلفه بالعمل ، وأنه لايكون لغير هذا الشخص توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول . ومعنى ذلك أنه لاتوجد رابطة قانونية الا بين المقاول ومن كلفه بالعمل أى من تعاقدمعه ، وهذا الحكم مجرد تطبيق لمبدأ نسبية أثر العقد.

وعلى ذلك إذا كُلف المقاول من قبل الناقل بشحن وتفريغ البضائع ،

---

(١) نقض ٥ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض س ١٨ ص ٧٩ .

فلايسأل المقاول الاقبل الناقل بشرط اثبات خطئه أو خطأ تابعيه (م ١٥٠) . ولايجوز لشخص آخر غير الناقل كالشاحن والمرسل اليه ، توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول .

وإذا كان الشاحن أو المرسل إليه هو الذى كلف المقاول بالشحن أو التفريغ ، فلا يسأل المقاول الإ قبل الشاحن أو المرسل إليه ، ولايجوز لغيرهما كالناقل توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول .

على أن فى الأمر صعوبة إذا كان الالتزام بالشحن أو التفريغ يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه وتضمن سند الشحن شرطا يقضى بتفويض الناقل أو الربان فى اختيار مقاول الشحن أو التفريغ على نفقة الشاحن أو المرسل إليه (أو البضاعة) ومسئوليته . وبمقتضى هذا الشرط يتعاقد الناقل أو الربان مع المقاول بوصفه وكيلا عن الشاحن أو المرسل إليه وتنصرف آثار مقاولة الشحن أو التفريغ إلى الشاحن أو المرسل الذى تعاقد الناقل أو الربان لحسابه . ومن ثم لايسأل المقاول إلا تجاه الشاحن أو المرسل إليه [1] و لايكون لغيرهما توجيه دعوى المسئولية إليه . ويجب على الناقل فى هذه الحالة إخطار المقاول بأنه يتعاقد معه نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه ، فإذا تخلف الناقل عن هذا الإخطار فلايسأل المقاول إلاّ تجاه الناقل الذى كلفه القيام بعمليات الشحن والتفريغ ، ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر اللاحق بالشاحن أو المرسل إليه .

وفى ذلك تقول المادة ١٤٩ فقرة ٢ « وإذا كان الناقل هو الذى عهد إلى المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد إيجار السفينة ، وجب على الناقل إخطار المقاول البحرى بذلك » .

ويلاحظ أنه يجب على مدعى المسئولية أن يثبت خطأ المقاول أو خطأ تابعيه فى أداء الأعمال التى يقومون بها سواء فى ذلك العمليات المادية الخاصة بالشحن أو التفريغ أو العمليات الأخرى التى يعهد إليه القيام بها والمتصلة بالشحن والتفريغ (م١٥٠) .

(١) استئناف اسكندرية ٣١ يناير ١٩٥٦ المجموعة الرسمية لأحكام المحاكم س ٥٥ ص ٥٥٦ ، الاسكندرية الابتدائية ٢٤ نوفبر ١٩٥٧ محاماة ٣٨ : ٧٧٣ ، نقض مدنى ١٦ فبراير ١٩٧٦ مشار إليه .

وهذا وتسرى على الأعمال التى يجريها مقاول الشحن والتفريغ قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه الأعمال (م١٣٧).

ويجوز أن تقام دعوى المقاول على صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المقاول (م ١٣٨).

وتتقادم دعوى صاحب العمل على المقاول بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين (م ١٣٩) ، فى حين أن دعوى المقاول على صاحب العمل تخضع للقواعد العامة .

٢٧٩- **تحديد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ** : تنص المادة ١٥١ بحرى على أن « تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون » .

ويؤخذ من هذا النص أن مسئولية مقاول الشحن والتفريغ عن هلاك البضائع أو تلفها محدودة ، مثلها فى ذلك مثل مسئولية الناقل البحرى . ولاتقتصر الإحالة فى المادة ١٥١ على مقدار التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى الوارد فى المادة ٢٣٣ بل تشمل سائر الأحكام الواردة فى المواد التالية لها .

٢٨٠ - **عمال الموانى** : يستعين مقاول الشحن والتفريغ فى عمله بعمال تابعين له هم عمال الموانى . ولايعتبر عمال الموانى من رجال الطاقم لأنهم لايعملون تحت إدارة أو اشراف الربان ، ومن ثم لاتسرى عليهم أحكام عقد العمل البحرى ، وإنما تنطبق عليهم الأحكام الخاصة بالعمل البرى .

الفرع الرابع
وكيل العبور

٢٨١- **تعريف** : وكيل العبور transitaire هو شخص وسيط يتدخل فى الفترة التى تفصل بين نقلين . فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحرى ويعيد إرسالها إلى ناقل آخر بحرى أو نهرى أو جوى أو برى . وقد يتلقى البضاعة من ناقل برى لشحنها على سفينة تصل إلى المكان المقصود . وبعبارة أخرى يتدخل

وكيل العبور فى حالة النقل على مراحل أو بوسائل نقل مختلفة ، أما عقد نقل البضائع الذى يتم فى مرحلة واحدة بحرا فلا يدعو لتدخل وكيل العبور .

ولم يعرض التقنين البحرى لوكيل العبور فى أى نص من نصوصه . ولذلك سنهتدى فى تحديد مركزه القانونى بالقواعد العامة وبما استقر عليه الفقة والقضاء .

٢٨٢- **الطبيعة القانونية** : لايعد وكيل العبور ناقلا ، لأن التزامه الرئيسى ليس تغيير مكان البضاعة . وإذا كان يتلقى البضاعة فى المكان الذى ينتهى فيه النقل الأول ويسلمها فى المكان الذى يبدأ فيه إعادة الارسال ، فإن هذا تحريك للبضاعة لمسافة قصيرة لايمثل الجانب الأساسى من مهامه .

كما أن وكيل العبور ليس وكيلا بالعمولة للنقل . ذلك أن الوكيل بالعمولة لايتدخل فقط عند نقطة الفصل بين نقلين ، بل هو يتعهد بتوجيه البضاعة إلى المكان المقصود بوسائل يختارها وتنفيذ عمليات النقل المختلفة من بدايتها إلى نهايتها . أما وكيل العبور فتقتصر مهمته فى القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصل بين جزئين متميزين من رحلة واحدة للبضاعة . فهو لايتعهد بتحريك البضاعة من البداية إلى النهاية ، بل إن مسئوليته تقف فى اللحظة التى تبدأ فيها عملية إعادة الإرسال ، وعنايته لاتتجاوز النطاق الجغرافى للمكان الذى يعمل فيه .

كما أن وكيل العبور عليه أن يتبع التعليمات الصادرة إليه من الموكل ، فى حين أن الوكيل بالعمولة يتمتع بحظ وافر من الاستقلال فى عمله .

ويرى الفقه الفرنسى أنه إذا لم يكن وكيل العبور وكيلا بالعمولة للنقل ، فإنه وكيل بالعمولة لأنه لايكشف عن اسم موكله فى حين أنه لايعمل لحسابه الخاص ، ومن ثم يكون له الحق فى التمسك بامتياز الوكيل بالعمولة [١]. وعندنا أن وكيل العبور هو مجرد وكيل عادى يمثل الموكل فى الأعمال القانونية التى يبرمها لحسابه ويتعاقد مع الغير باسم موكله . ذلك أن الوكالة بالعمولة تتميز عن الوكالة العادية بالطريقة التى يتعاقد بها الوكيل ، فإذا كان

(١) ريبير بند ٢٠٢٧ ؛ رودبير جزء ٣ بند ٩١٧ .

يتعاقد باسمه الشخصى اعتبرت وكالة بالعمولة ، وإذا كان يتعاقد باسم الموكل اعتبرت وكالة عادية .

ويحدث فى العمل أن يقوم نفس الشخص بوكالة العبور والوكالة بالعمولة للنقل . وقد يقوم أيضا بأمانة السفن وأمانة الحمولة وأيضا بمقاولة الشحن والتفريغ . ومن ثم يتعين لتحديد المركز القانونى للشخص الاعتداد بالاتفاقات التى يبرمها والالتزامات التى يتحملها .

هذا ، وعقد العبور عقد رضائى يثبت بكافة طرق الاثبات فى المواد التجارية . ويثبت العقد فى العمل بالمراسلات وخاصة بكتاب التعليمات الموجه من الموكل إلى وكيل العبور .

٢٨٣ - **التزامات وكيل العبور** : يقوم وكيل العبور بمختلف الأعمال القانونية والمادية التى يتطلبها مرور البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى . وبعبارة أخرى يقع نشاط وكيل العبور بين هاتين الوسيلتين من النقل . فهو يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويسلمها للناقل الثانى . ويبرم فى هذا الشأن عمليات قانونية لحساب موكله مثل تسلم البضاعة وإبرام عقد النقل الثانى والتأمين . ويقوم كذلك بأعمال مادية مثل النقل بالسيارات من محطة السكك الحديدية إلى الميناء والعكس ، والمحافظة على البضاعة في الفترة مابين التسلم من الناقل الأول والتسليم للناقل الثانى .

١- **التسلم** : يتسلم وكيل العبور البضاعة من الناقل الأول ، ويتعين عليه فحص البضاعة والتحقق من حالتها ودفع أجرة النقل . وعلى وكيل العبور أن يحفظ حق الموكل فى الرجوع على الناقل بتحرير الاحتجاجات المناسبة التى تحمى حق الموكل من السقوط أو تيسر إثبات الضرر . ويكون مسئولا تجاه الموكل إذا قصر فى ذلك . وإذا كان تسلم البضاعة الواردة من الخارج يتطلب اجراءات جمركية فعلى الوكيل القيام بها .

٢- **اعادة ارسال البضاعة** : يبرم وكيل العبور الاتفاقات التى تحقق إعادة ارسال البضاعة . فهو يبرم عقد النقل ، ولكنه لايتمتع فى إبرامه بالحرية التى للوكيل بالعمولة ، إذ غالبا مايقوم الموكل بتعيين الناقل الثانى .

ويقوم وكيل العبور بالتأمين على البضاعة إذا كان الموكل قد أمره بالتأمين . وإذا لم يصدر الموكل أيه تعليمات فى هذا الشأن ، وجب على الوكيل اتباع حكم العادة بافتراض أن الموكل قد قصد الاحالة إليها . والتأمين فى المواد البحرية ذائع ومألوف وعلى وكيل العبور التأمين على البضائع من مخاطر النقل البحرى .

ومتى قام وكيل العبور بابرام عقدى النقل والتأمين ، فليس له أن يطلب قضاء تعويضات من الناقل أو تعويض التأمين من المؤمن . بل إن دعواه على الناقل أو المؤمن تكون غير مقبولة ، لأنه لايعمل لحسابه بل لحساب الموكل، ولأنه لاتجوز المقاضاه بوكيل ، وذلك مالم يحصل من موكله على تفويض خاص فى رفع الدعوى .

ولاتقتصر إعادة ارسال البضاعة على إبرام عقدى النقل والتأمين ، بل يجب على وكيل العبور العناية بسلامة الشحن عند القيام . فعليه التحقق من أن البضاعة لم تشحن فى عنابر غير صالحة أو أنها لم تشحن على سطح السفينة خلافا لبيانات سند الشحن ، وأن البضاعة مصحوبة بالشهادات الصحية المطلوبة عند الوصول ، وأن يرسل لموكله المستندات الجمركية فى الوقت المناسب .

ومتى تمت إعادة الارسال فى ميناء القيام ، تكون مهمة وكيل العبور قد انتهت ، إذ أنه غير مسئول عن تنفيذ النقل .

٣- **ابداء النصح** : وعلى وكيل العبور اسداء النصح ووضع خبرته المهنية فى خدمه موكله . فإذا كان عليه تنفيذ تعليمات موكله ، وكان عليه إرسال البضاعة بالطريقة التى حددت له ، إلا أنه إذا وجد هذه الطريقة غير مناسبة للبضاعة ، فإن عليه واجب ابداء النصح لموكله ودعوته عند الاقتضاء لتعديل تعليماته . ولكن لايقع على عاتق وكيل العبور تقديم المشورة القانونية لموكله ، إذ أن ذلك هو عمل رجال القانون [١].

---

(١) عكس ذلك استئناف باريس ٧ فبراير١٩٦٧ DMF ١٩٦٧ - ٦٦٩ وفيه جعلت المحكمة على عاتق وكيل العبور واجب المشورة القانونية وأخذت عليه أنه لم يسترع نظر عميله إلى التقادم السنوى الذى يهدده .

٢٨٤- **التزامات الموكل** : يلتزم الموكل بأن يؤدى إلى وكيل العبور الأجر المتفق عليه . وإذا لم يحدد الأجر بالاتفاق فإنه يحدد وفقا للعرف .

ويلتزم الموكل بأن يرد إلي وكيل العبور ما أنفقه فى تنفيذ مهمته، كمصروفات التفريغ ، والرسوم الجمركية ، ومصاريف الإيداع فى المخازن ، ومصاريف إبرام عقد النقل الثانى ، ومصاريف التأمين على البضائع خلال وجودها فى المستودع أو خلال مرحلة إعادة الارسال . وينضاف اليها الغرامات التى يجب عليه دفعها لسحب البضاعة من الجمارك .

٢٨٥- **مسئولية وكيل العبور** : لايسأل وكيل العبور تجاه الموكل إلا عن أخطائه الشخصية أيا كانت درجه جسامة الخطأ . ويجب علي الموكل إثبات خطأ الوكيل . وينحصر خطأ الوكيل فى الإهمال فى القيام بأحد الالتزامات التى يفرضها عليه العقد ، ويتمثل فى عدم المحافظة على حقوق موكله أوعدم العناية بالبضاعة فى الفترة بين النقلين .

وإذا أناب الوكيل عنه غيره للقيام محله فى تنفيذ الوكالة دون تفويض من الموكل ، كان مسئولا عن عمل النائب كما لو كان هذا العمل قد صدر منه هو ، ويكون الوكيل ونائبه فى هذه الحالة متضامنين فى المسئولية (م ٧٠٨ فقرة مدنى) .

ويلتزم وكيل العبور بتعويض الموكل عن كامل الضرر الذى سببه بخطئه ، ويقدر هذا الضرر وفقا للقواعد العامة .

وتخضع دعوى المسئولية العقدية المرفوعة من الموكل على وكيل العبور للقواعد العامة ، إذ لاتوجد أيه قاعدة خاصة فى هذا الشأن .

وغنى عن البيان أن وكيل العبور مسئول مسئولية تقصيرية تجاه الأشخاص الذين لم يرتبط معهم بعقد ، كما فى حادث العمل الراجع إلى بيان غير صحيح عن وزن البضاعة قدمه وكيل العبور [1].

---

(١) نقض فرنسى ١٤ فبراير ١٩٦٧ DMF ١٩٦٧ ص ٥٣٨

الفرع الخامس
السمسار البحرى

٢٨٦- أصبح من المتعذر الآن مع انتشار التجارة واتساع العملات البحرية إبرام عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحرى يقوم بالتقريب والتوفيق بين طرفى العقد ، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن فى عقد النقل البحرى ، وبين البائع والمشترى فى عقد بيع السفينة ، وبين المؤمن والمستأمن فى عقد التأمين البحرى ، وذلك نظير أجر يكون فى العادة نسبة مئوية من أجرة النقل أو من الثمن أو من قسط التأمين بحسب الأحوال .

ويلاحظ أن السمسار لايعتبر طرفا في العقد الذى يبرم بواسطته ولايكون مسئولا عن تنفيذه . كما أنه يستحق الأجر بمجرد نجاحه فى التوفيق بين الطرفين وابرام العقد سواء نفذ العقد بعد ذلك أو لم ينفذ .

وتعتبر السمسرة البحرية عملا تجاريا (م٢ فقرة ٤ تجارى) ، ويعد تاجراً من يمارس أعمال السمسرة على وجه الاحتراف . والسمسرة البحرية في مصر حرفة مباحة (م٦٦ تجارى) ، على عكس الحال فى بعض الدول الأجنبية كفرنسا حيث يتمتع السماسرة البحريون باحتكار قانونى .

ويراعى أن أمين السفينة قد يتولى أعمال السمسرة البحرية ، كما أن السمسار البحرى قد يباشر عمليات الأمانة للسفينة أو للحمولة ، مما يقتضى لتحديد المركز القانونى الرجوع إلى المهمة التى يقوم بها الشخص فعلا لا إلى الوصف الذى يخلعه على نفسه .

الباب الثالث
إيجار السفينة والنقل البحرى

٢٨٧- **صور استغلال السفينة** : يتحقق استغلال السفينة عادة بوضعها تحت تصرف الغير فى صور مختلفة أهمها : إيجار السفينة غير مجهزة ، وإيجار السفينة مجهزة لزمن معين ، وإيجار السفينة مجهزة بالرحلة ، والنقل البحرى ·

٢٨٨- **إيجار السفينة غير مجهزة** Bareboat, demise charter : هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينته عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالمؤونة والوقود تحت تصرف شخص آخر للانتفاع بها مدة معينة لقاء أجر معلوم. فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والطاقم وتموين السفينة بالغذاء والوقود .

٢٨٩- **إيجار السفينة مجهزة لزمن معين** Time - charter : وهو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينته مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر لزمن معين . وفى هذه الصورة يتنازل المالك للمستأجر عن الإدارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالإدارة الملاحية . وتشمل الإدارة الملاحية صيانة السفينة وتسييرها وكل ما يلزم لملاحتها . أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل وتسلم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة . ويثبت إيجار السفينة مجهزة لزمن معين بمشارطة تسمى بالمشارطة الزمنية أو المشارطة الموقوتة .

وفى هذه الصورة يتولى المستأجر استغلال السفينة بنفسه ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه ، ويبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص ، فيصبح ناقلا ومسئولا عن تنفيذ هذه العقود [1].

٢٩٠- **إيجار السفينة بالرحلة** Voyage charter : إيجار السفينة بالرحلة هو عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة . وفى هذه الصورة توضع السفينة

---

(١) نقض مدني ٢ فبراير ١٩٥٦ مجموعة أحكام النقض س٧ ص١٣٥ .

مجهزة تحت تصرف الشاحن[1] . وقد ينصب العقد علي كامل السفينة أو علي جزء منها ، على عكس الحال فى إيجار السفينة لزمن معين حيث توضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر . كما أن المجهز يحتفظ فى الإيجار بالرحلة بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة ، فى حين أن المؤجر فى الإيجار لزمن معين يفقد الإدارة التجارية . وايجار السفينة بالرحلة كان ذائعا فيما مضى، ولكن نطاقه انحصر في الوقت الحاضر فى نقل البضائع الصب المتجانسة كالقطن والفحم والبترول والأخشاب والحبوب ، وفى النقل بالسفن الجوالة tramps التى لاتتبع خطاً منتظما

٢٩١- **النقل البحرى** Carriage of goods : النقل البحرى هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن . وهذه هى الصورة العادية للنقل البحرى على الخطوط الملاحية المنتظمة ، وقد أصبحت لها الغلبة فى الوقت الحاضر . ويثبت النقل البحرى فى هذه الصورة بسند شحن ، ولذلك جرى العرف على تسميته « النقل بسند الشحن » .

٢٩٢- **النصوص القانونية** : يتكلم التقنين البحرى المصرى الجديد عن إيجار السفينة فى الفصل الأول من الباب الثالث فى المواد من ١٥٢ الى١٩٥ ، وعرض فيه لأحكام إيجار السفينة غير مجهزة ، ثم لإيجار السفينة مجهزة وبدأه بأحكام عامة فالتأجير بالمدة والتأجير بالرحلة . وخصّص الفصل الثانى لعقد النقل البحرى (م ١٩٦-٢٤٨) وبدأه بأحكام عامة ثم عالج فيه نقل البضائع ثم نقل الأشخاص.ولم يعرض التقنين البحرى للبيوع البحرية ، وهى البيوع التى ترد على البضائع المنقولة بطريق البحر ، رغم مالها من أهمية بالغة فى التجارة البحرية .

٢٩٣- **تقسيم** : ونتناول بالدراسة إيجار السفينة فى فصل أول ، والنقل البحرى فى فصل ثان ، والبيوع البحرية فى فصل ثالث .

---

(١) يلاحظ أننا لم نذكر كلمة «مجهزة» في تعريف الايجار بالرحلة ، لأن تعهد المؤجر بالرحلات يتضمن لزاما أن السفينة مجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها .

ومن الواضح أننا نستعمل عبارة « النقل البحرى » للدلالة على نقل البضائع بطريق البحر ، نظر لأن نقل البضائع هو أهم أنواع النقل البحرى على الإطلاق . أما نقل الأشخاص فنعالجه على حدة مع بعض أنواع خاصة من النقل البحرى .

الفصل الأول
إيجار السفينة

٢٩٤- تعريف : إيجار السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجرة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها (م١٢٥ بحرى) .

ويبرز هذا التعريف الفارق بين إيجار السفينة وعقد النقل البحرى . فإيجار السفينة يتميز بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر . أما عقد النقل البحرى فلا يتضمن أى التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الشاحن ، ويقتصر التزام الناقل بمقتضاه على نقل البضائع بطريق البحر من ميناء الى آخر .

ويلاحظ أن المستأجر فى إيجار السفينة يكون عادة فى نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ، وتبعا تنتفى الحاجة الى حمايته ، ولذلك فإن ايجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية ،وأحكام الفصل الأول من الباب الثالث من التقنين البحرى هى أحكام مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين لاتنطبق إلا فى حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى .

٢٩٥- إثبات العقد : يجب أن يكون عقد إيجار السفينة ثابتا بالكتابة درءاً للمنازعات فى المستقبل . وإذا زادت مدة الإيجار على سنة وجب قيد العقد فى سجل السفن حتى يمكن الاحتجاج به على مشترى السفينة . ويستثنى من هذين الحكمين عقد إيجار السفينة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا (م١٥٣، ١٥٥) .

ولايوجد فى القانون شكل معين لإثبات العقد [١] . ودرج العمل على تسمية المحرر المثبت لعقد إيجار السفينة باسم «مشارطة الإيجار Charterparty» وعلى استعمال مشارطات نموذجية تضعها دوائر المجهزين . ومن أمثلتها المشارطة الزمنية «بلتايم Baltime » التى وضعها مؤتمر المجهزين المسمى بمؤتمر البلطيق

(١) نقض ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض س١٧ ص٧١ في أن المشارطة الواردة على السفينة تثبت بالرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين ، وأنه لايلزم كتابة العقد في محرر واحد .
واستئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية س٦٠ ص٦٩ .

سنة ١٩٣٩ ؛ «ومشارطة جنكون Gencon » البريطانية سنة ١٩٢٢ للإيجار بالرحلة . ولم يعرض التقنين البحرى لبيانات العقد إلا فيما يتعلق بالتأجير بالمدة (م١٧٢) والتأجير بالرحلة (١٧٩) على ما سيجىء .

٢٩٦- **صور إيجار السفينة :** تتخذ عقود إيجار السفينة إحدى صورتين كبيرتين : فإما أن تؤجر السفينة عارية غير مجهزة وحينئذ يفقد المؤجر كلا من الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة ، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة. وإيجار السفينة مجهزة يأخذ بدوره إحدى صورتين : فإما أن تؤجر السفينة مجهزة لمدة محددة حيث يفقد المؤجر الإدارة التجارية للسفينة مع احتفاظه بالإدارة الملاحية، وإما أن تؤجر السفينة مجهزة لرحلة أو رحلات معينة حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة . وسنعالج هذه الصور المختلفة فيما يلى .

الفرع الأول
إيجار السفينة غير مجهزة

٢٩٧- **تعريف :** إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة السفينة المعينة بدون بحارة وبدون أى تجهيز مادى أو بتجهيز غير كامل (١٦١) .

ويعتبر هذا العقد بمثابة إيجار مال منقول يخضع للأحكام التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ، ثم لأحكام التقنين البحرى ، ثم للقواعد العامة المقررة فى القانون المدنى لعقد إيجار المنقول .

٢٩٨- **التزامات المؤجر :** يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة فى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه فى الزمان والمكان المتفق عليهما (م١٦٢ فقرة) . ويلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد . ولهذا يلزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا كان التلف ناشئاًعن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أوعن الاستعمال العادى، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعاوعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة التى تبقى فيها السفينة

معطلة (م١٢٦ فقرة ٢) .

٢٩٩- **التزامات المستأجر:** ١- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة فى الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة (م ١٦٣ فقرة ١) . ويلاحظ أن الاستعمال حق للمستأجر وليس التزاما عليه ، إنما ينحصر الالتزام فى أن يكون الاستعمال وفقا للغرض المتفق عليه .

٢- ويلتزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة والإصلاحات فى غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتى فى السفينة والاستعمال العادى لها (م١٦٣ فقرة ٢) .

٣- ويلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالبحارة ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق المجهز ، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها (١٦٤) .

٤- ويلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاه الاستهلاك الناشيء عن الاستعمال العادى (م ١٦٥ فقرة ١). ويجب أن يتم الرد فى الزمان والمكان المتفق عليهما.

ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن (مثل الزيوت والحبال ومواد التنظيف والصيانة) بالحالة التى كانت عليها وقت تسليم السفينة اليه ، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها (م١٦٥ فقرة ٢).

وإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب لايرجع إليه ، التزم بأن يدفع -على سبيل التعويض الجزافى - ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوما الأولى وبدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك ، مالم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار (م١٥٦ فقرة ٣) .

ولا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المحددة له (م ١٦٠) .

٥- ويلتزم المستأجر بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع الى استغلال المستأجر للسفينة (م ١٦٦). ولهذا الحكم فائدته إذ

يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك للسفينة إثر تصادم راجع الى خطأ الربان أو خلال تسوية خسارة مشتركة مثلا ، وحينئذ يقوم المستأجر بتعويض المؤجر .

٣٠٠- **حقوق المستأجر :** تقدم أن للمستأجر حق استعمال السفينة فى الغرض المتفق عليه . وللمستأجر حق الإدارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة . ويكون الربان والبحارة تابعين له لا للمالك ، ولذلك يكون مسئولا عن أفعالهم وتصرفاتهم (م٨٠) . ويجوز له تحديد مسئوليته عن الديون الناشئة عن استغلال السفينة (م٨١،٩١) .

وللمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير (م١٥٦). وتحظر بعض التشريعات على المستأجر تأجير السفينة من الباطن دون موافقة المؤجر ، بالنظر الى أن انتقال الإدارة الملاحية والتجارية فى إيجار السفينة غير مجهزة يجعله عقدا من العقود التى تبرم بمراعاة شخص المستأجر ، فلا يجوز للمستأجر أن يعهد بدوره بالسفينة الى شخص يجهله المالك أولا يثق فيه . ومع ذلك فقد أجازت المادة ١٥٧ للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك .

هذا، وليس للمستأجر أن يغير العلم الوطنى للسفينة إذا كان من جنسية مختلفة ، لأن جنسية السفينة تخضع لجنسية ملاكها وليس لجنسية من يقوم باستغلالها .

٣٠١ - **تقادم الدعاوى الناشئة عن العقد :** وتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها الى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها (م ١٦٧). والأصوب أن يسرى التقادم من تاريخ انتهاء العقد.

الفرع الثانى
الإيجار الزمنى أو الإيجار بالمدة

٣٠٢- **تعريف :** الإيجار الزمنى أو الإيجار بالمدة هو عقد يلتزم بمقتضاه

المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة (م ١٦٨) .

ويشترك الإيجار الزمنى مع إيجار السفينة غير مجهزة فى أن الايجار فى كلا الصورتين يردعلى السفينة بأكملها وفى أن المدة عنصر جوهرى فى العقد. ولكنهما يتميزان من ناحية أن المستأجر فى ايجار السفينة غير مجهزة يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم ، فى حين أن الإيجار الزمنى يرد على السفينة مع الخدمات التى يقدمها الربان والبحارة ، ولذلك لا يعد العقد فى الايجار الزمنى إجارة أشياء فحسب ، بل إجارة أشياء وإجارة خدمات فى نفس الوقت .

٣٠٣- **إثبات العقد** : يجب أن يكون عقد الإيجار الزمنى ثابتا بالكتابة، ويستثنى من ذلك عقد الإيجار الذى يرد على سفينة لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا (م ١٥٣) .

وإذا زادت مدة الإيجار على سنة وجب قيد عقد الإيجار فى سجل السفن حتى يحتج به على مشترى السفينة ، ويستثنى من هذا الحكم أيضا عقد الإيجار الوارد على سفينة لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا (م١٥٥) .

٣٠٤- **بياناتالعقد** : تقضى المادة ١٧٢ بأن يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة بيانات معينة . وهذه البيانات ليست مقرونة بجزاء ولايترتب البطلان على إغفال ذكر بعضها، لأن كتابة العقد نفسه لم تشترط إلا للإثبات. وهذه البيانات هى :

(أ) اسم كل من المؤجر والمستأجر وموطنهما .

(ب) اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها . وغالبا ما يذكر فى العقد الصفات الملاحية للسفينة وبخاصة سرعتها ومدى استهلاكها للوقود ووزنها ودرجتها .

(ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .

(د) مدة الإيجار .

وقد سبق القول بأن هناك مشارطات زمنية نموذجية أبرزها المشارطة

المعروفة باسم «بلتايم Baltime» سنة ١٩٣٩ التى وضعها المؤتمر الملاحى المسمى Baltic and International Maritime Conference.

٣٠٥- التزامات المؤجر : يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، السفينة المعينة فى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد (م١٧٣) . ويقوم هذا الالتزام أيضا فى إيجار السفينة غير مجهزة ، ولكن يضاف اليه فى الإيجار الزمنى الالتزام بتجهيز السفينة بالربان والبحارة اللازمين لاستغلالها .

ويلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر ، إذ يمتنع أن يرد التأجير الزمنى على جزء من السفينة ، لأن ذلك يتعارض مع طبيعة هذا الإيجار .

على أن المؤجر - مع التزامه بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر - يظل محتفظا بالإدارة الملاحية للسفينة (م ١٧٤ فقرة ١)، ويتولى صيانة السفينة وتعيين البحارة وإطعامهم ودفع أجورهم . ويجب على الربان أن يتبع تعليمات المؤجر فى كل ما يتعلق بالإدارة الملاحية للسفينة . ولذلك يكون المؤجر مسئولا عن أفعال الربان وأخطائه ، كما أن المؤجر هو الذى يملك عزل الربان وضباط الملاحة والمهندسين .

٣٠٦- انتقال الإدارة التجارية للسفينة الى المستأجر :وتكون للمستأجر الإدارة التجارية للسفينة ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانى والإرشاد والقطر وغير ذلك من المصروفات التى يقتضيها الاستغلال التجارى للسفينة (م١٧٤ فقرة ٢) .

ويجب على الربان أن يتبع التعليمات الصادرة من المستأجر فى كل ما يتعلق بالاستغلال التجارى للسفينة (م ١٧٤ فقرة ٢ فى نهايتها) ، كإصدار سندات الشحن وتعيين الرحلات وخط سير السفينة والموانى التى تتجه إليها وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتفريغ والتسليم .

وللمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الإيجار على

غير ذلك. ويظل المستأجر الأصلى مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار . ولاتنشأ عن الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لايجاوز ماهو مستحق عليه للمستأجر الأصلى (م١٥٧) .

ويسأل المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالسفينة والناشئة عن الاستغلال التجارى للسفينة (م١٧٠) .

٣٠٧- التزام المستأجر بدفع الأجرة : الالتزام الأساسى للمستأجر هو دفع الأجرة المتفق عليها . وتنص المادة ١٧٥ على أن يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة.

وإذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة فيكون للمؤجر – حسبما تنص عليه المادة ١٧٧ – أن يسترد حقه فى التصرف فى السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إخطار المستأجر ، وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة الى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه فى طلب التعويض .

هذا ، ولاتستحق الأجرة كاملة فى ثلاث حالات :

١ – الأولى ، إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة ، وحينئذ لاتستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال (م١٧٥) .

٢ – والثانية ، إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه ، فلا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف (م ١٧٦ فقرة ١) .

٣ – والثالثة ، إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها ، استحقت

الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها (م ١٧٦ فقرة ٢) .

هذا ولايجوز الاتفاق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال .

٣٠٨- **التزام المستأجر برد السفينة** : ويلتزم المستأجر عند انتهاء مدة الإيجار برد السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك . وإذا انتهت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون الى نهاية الرحلة ، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى العقد عن الأيام الزائدة . ولاتخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك (م١٧٨) .

٣٠٩- **تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإيجار الزمنى** : وتتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإيجار الزمنى بمضى سنتين تبدأ من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلا . ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن (م١٧١ فقرة ١و٣) .

الفرع الثالث

الإيجار بالرحلة

٣١٠- **تعريف العقد وإثباته** : إيجار السفينة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة (م١٦٨) .

ويجب أن يكون عقد الإيجار بالرحلة ثابتا بالكتابة ، عدا تأجير السفينة التى لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا (م١٥٥) .

وطبقا للمادة ١٧٩ يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة ما يأتى :

(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وموطنهما .

(ب) اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها (الصافية) وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .

(ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها .

(د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما .

(هـ) مقدار الأجرة وطريقة حسابها .

(و) بيان الرحلة أو الرحلات المتفق على القيام بها

٣١١ - **تقسيم** : يلتزم المؤجر فى التأجير بالرحلة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة وفقا للشروط المتفق عليها ، بحيث يستقبل فى السفينة بضائع مملوكة للمستأجر ، ويصدر عنها إيصالا هو سند الشحن ، ويقوم بالرحلة التى يسحب المستأجر بضاعته عند نهايتها. ومن ثم فإن التزامات المؤجر منها ما يتعلق بالسفينة ، ومنها ما يتعلق بالبضائع ، ومنها ما يتعلق بالرحلة .

أما المستأجر فيلتزم بشحن البضائع وتفريغها فى المدد التى يحددها العقد أو العرف ، كما يلزم بدفع الأجرة. ونعالج التزامات الطرفين فى مبحثين ، ثم نعرض لانقضاء العقد وتقادم الدعاوى الناشئة عنه فى مبحث ثالث .

المبحث الأول

التزامات المؤجر

١ - الالتزامات المتعلقة بالسفينة

٣١٢- يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما السفينة المعينة فى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها (م١٨٠).

فعلى المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة فى العقد . ومع ذلك يجوز ألا تعين السفينة فى العقد ويكتفى بذكر خصائصها ويحتفظ المؤجر بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن [١] ، وذلك فى الحالة التى يكون فيها للمؤجر عدة سفن متماثلة [٢]

---

(١) steamer to be named here - after .

(٢) استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية س٦٠ ص٦٩ .

ويجب أن تكون السفينة التى يضعها المؤجر تحت تصرف الشاحن صالحة للملاحة seaworthy . ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بالقيام بالرحلة المقررة فى الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار . وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة ، بل هى مسألة نسبية تقدر وفقا لظروف كل حالة بمراعاة نوع الرحلة .

ويندرج فى عداد الالتزام العام بجعل السفينة فى حالة صالحة للملاحة : تجهيزها بالآلات والأدوات الضرورية للملاحة كالخرائط والبوصلة والآلات الرافعة ، وتطقيمها بربان وطاقم كاف ذى خبرة ، وتموينها بالأغذية والوقود وكل مايلزم لملاحتها ، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها فى حالة صالحة لحفظ البضائع .

ويجب على المؤجر أن يحتفظ بالسفينة فى حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها .

ويجب على المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر بحيث تكون مستعدة لاستقبال البضائع فى المكان والزمان المتفق عليهما .

وتوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لاستقبال بضائع معينة . وإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل ، فإنه يجب أن توضع السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر ، فيما عدا الأماكن المخصصة للربان والبحارة والأماكن المخصصة للوقود ومؤن السفينة .

وإذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها ، فلا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة أية بضائع أخرى غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقة المستأجر نفسه (م١٨٧) . وفى حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون وجه حق تعود الى المستأجر الذى يمكنه أن يطالب أيضا بالتعويض .

٣١٣- احتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة : وإذا كان المؤجر ملتزما بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، إلا أنه يظل محتفظا بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة (م١٨١) . وذلك على خلاف الوضع فى

إيجار السفينة غير مجهزة حيث يفقد المؤجر الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة ، وفى الإيجار الزمنى أو بالمدة حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة مع انتقال الإدارة التجارية الى المستأجر .

ولما كان المؤجر فى الإيجار بالرحلة يحتفظ بكامل إدارة السفينة ، فإنه يسأل عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها (م ١٦٩) . كما أن الربان لايعد تابعا للمستأجر ولايمثله أمام القضاء.

٢ - الالتزامات المتعلقة بالبضائع

٣١٤- ينحصر التزام المؤجر فى وضع آلات السفينة (الرافعات وصوارى الشحن) تحت تصرف المستأجر لاستقبال البضائع على ظهرها أو لتفريغها ، ولكن ليس عليه شحن البضائع وتفريغها ، لأن الالتزام بالشحن والتفريغ إنما يقع على عاتق المستأجر (م ١٨٢) .

١- ومتى شحنت البضاعة فى السفينة ، التزم المؤجر أو بعبارة أدق الربان برصّها . والمقصود بالرصّ stowage هو توزيع البضاعة وترتيبها فى عنابر السفينة بطريقة تقى البضاعة خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها . ويندرج فى عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية بغرض منع ارتطامها بعضها بالبعض الآخر أو ارتطامها بجدران السفينة، وتسمى عملية إقامة الفواصل بالإنجليزية dunnage .

ولما كان الرصّ يتعلق بثبات السفينة وتوازنها أثناء الرحلة ، فإنه يدخل فى وظائف الربان الذى يلتزم بملاحظته ويتحمل مسئوليته ولو قام به رجال الطاقم أو عمال مقاول الشحن والتفريغ . على أنه يجب التمييز بين الرص الملاحى والرص التجارى ، فالأول هو الذى يتعلق بثبات السفينة وتوازنها . أما الثانى فهو يتعلق بالمحافظة على البضاعة . وعلى أساس هذا التمييز يجوز أن يتحمل المستأجر بمقتضى العقد الالتزام بالرص فيقوم به بواسطة مقاول الشحن، ولايلتزم الربان فى هذه الحالة بالإشراف على الرص إلا من الناحية الملاحية

فقط التى تمس السفينة أى الرص الملاحى. وحينئذ لاتسأل السفينة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناشئة عن خطأ الرص التجارى .

٢ - ومتي شحنت البضاعة ، وجب علي الربان أن يعطي المستأجر إيصالاً بها هو سند الشحن. وهذا الإيصال هو مجرد إثبات لواقعة الشحن . ولايتكلم التقنين البحري عن سند الشحن إلا في الفصل المتعلق بعقد النقل البحري . ولذلك سنعالجه عند دراسة النقل البحري حرصاً علي وحدة الموضوع.

٣ - ولا يقتصر التزام الربان علي رص البضاعة عند القيام ، بل عليه أيضاً أن يراقب الرص ويعتني بالبضاعة طيلة الرحلة البحرية . فعليه أن يقوم بتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك وأن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة .

٣ - الالتزامات المتعلقة بالرحلة

٣١٥ - متى تم الشحن وجب على الربان أن يتوجه إلى الميناء المقصود دون تأخير . ويجب على الربان أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه أو المعتاد . فلا يجوز له أن ينحرف عن هذا الطريق إلا إذا كان له مبرر كسوء الأحوال الجوية أو تقديم المساعدة لسفينة أخرى فى حالة خطر الهلاك. وإذا لم يكن للانحراف مايبرره ، فإن المؤجر يلتزم بتعويض المستأجر عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن الانحراف ، مع مراعاة شرط الإهمال الذى يحمى المؤجر من أخطاء الربان .

والأصل أنه ليس للربان تغيير السفينة فى الطريق . ومع ذلك إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ، وجب على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول . كذلك قد يحتفظ المؤجر فى العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق . وإذا كان للمؤجر حق تغيير السفينة فى الطريق ، فإنه يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة ، كما تجب المحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الثانية.

ويجب على الربان أن يتجه بالسفينة إلى الميناء المتفق عليه . وقد يحدد في العقد ميناء الوصول حسب اختيار المستأجر « اسكندرية أو بور سعيد » . وفى هذه الحالة يجب على الربان أن يتوجه إلى الميناء الأول وينتظر أوامر المستأجر التى كثيرا ما تصله أثناء الطريق بواسطة الراديو .

وقد يجيز العقد للربان أحيانا أن يتوجه بالسفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة « أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان Or as near as she may safely get » وينطبق هذا الشرط فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صحى أو حصر بحرى أو إضراب ، كما ينطبق أيضا فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه نظرا لأبعادها . وقد قننّت المادة ١٩٣ حكم هذا الشرط فقالت « (١) إذا تعذر وصول السفينة الى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه . (٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع الى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة اليه ناشئا عن قوة قاهرة فيتحمل المستأجر المصروفات » .

المبحث الثانى

التزامات المستأجر

٣١٦ - يلتزم المستأجر فى الإيجار بالرحلة بشحن البضائع وتفريغها فى المدد التي يحددها العقد أو العرف ، كما يلتزم بدفع الأجرة . وقد تلحق البضاعة أضرارا بالسفينة فيلتزم بتعويضها .

١ - الالتزام بمراعاة مدد الشحن والتفريغ

٣١٧ - يجب على المستأجر أن يقوم بالشحن والتفريغ سريعا حتى لاتتعطل السفينة عن الاستغلال . ويتفق عادة فى عقد الإيجار على المدة التى يجب أن يتم فيها الشحن والتفريغ [1]. وإذا لم ينص فى العقد على مدة معينة

(١) قد تكون المدة ثابتة كأربعة أو ستة أو سبعة أيام . وقد يتفق علي أن يشحن أو يفرغ حد أدني بواقع كذا طن كل يوم .

وجب الرجوع إلى العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ ، فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء اتبع العرف البحرى العام . ويتبع هذا العرف فى حساب المدد وبدء سريانها (م ١٨٢).

وتسمى مدة الشحن او التفريغ بالانجليزية Lay days . ويسميها المشرع اللبنانى بمهلة الانتظار (م ١٨٨ بحرى لبنانى).

٣١٨- **حساب المدة** : وتبدأ مدة الشحن والتفريغ من اليوم التالى لإخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن أو التفريغ .

ولايدخل فى حساب المدة الا أيام العمل التى يمكن استخدامها فى عمليات الشحن والتفريغ working days . فلاتدخل أيام الأعياد الرسمية فى حساب المدة [1] .

ولاتستبعد أيام المطر من حساب المدة مالم يثبت أن هناك استحالة مطلقة فى استمرار العمل[2] . على أن العقد قد يتضمن أحيانا شرطا يجيز للمستأجر ألا يقوم بالشحن أو التفريغ إلا اذا سمحت الظروف الجوية بذلك weather permitting . وهذا الشرط مفيد وضرورى بالنسبة الى بعض البضائع التى تتلف بالمطر .

ويقف سريان الميعاد إذا حالت قوة قاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ كهطول الأمطار وسوء الأحوال الجوية الذى يجعل العمل مستحيلا، أو أمر السلطة العامة ، أو إضراب عمال الموانى. ولايعتبر ازدحام الأرصفة وتكدسها بالبضائع من قبيل القوة القاهرة التى توقف ميعاد الشحن والتفريغ، لأنه لايجعل العمل مستحيلا ماديا، وإن كان يجعله أكثر ارهاقا وأشد كلفة [3] .

ويراعى أن الميعاد يحسب استقلالا لكل من الشحن والتفريغ بحيث يكون لكل منهما ميعاد خاص منفصل. ومن ثم لاتضاف إلى ميعاد التفريغ الأيام التى اقتصدت فى الشحن[4]. وتقضى المادة ١٨٤ بأنه اذا تم الشحن قبل انتهاء

---

(١) ، (٢) استئناف الاسكندرية ٢٣ يناير ١٩٥١ مجلة التشريع والقضاء س٣ ص ١٨٤ .
(٣) استئناف مختلط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦ ب ١٩-٣٩ .
(٤) استئناف مختلط ١٠ مارس ١٩٠٩ ب ٢١-٢٢٤ .

المدة المعينة له فلاتضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ مالم يتفق على غير ذلك.

ويجوز الاتفاق على منح مكافأة سرعة dispatch money عن كل يوم من الايام التى اقتصدت من المهلة الاصلية (م ١٨٤ فقرة ٢) وتخصم من الأجرة المستحقة . وتمثل هذه المكافأة المنفعة التى عادت على السفينة من جراء الإسراع فى الشحن والتفريغ[1] .

٣١٩- المهلةالاضافية : واذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف، سرت مهلة إضافية لاتجاوز المدة الأصلية مع التزام المستأجر بدفع تعويض يومى يحدده العقد أو العرف (م١٨٣ فقرة ١)[2]، وتسمى هذه المهلة الإضافية والتعويض بالانجليزية demurrage ، ويسمى التعويض فى العمل بغرامة التأخير.

وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الاضافية ، سرت مهلة إضافية ثانية لاتجاوز المهلة الأولى ، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى (م١٨٣ فقرة ١).

وإذا انقضت المهلة الإضافية الثانية دون أن يتم الشحن ، كان للربان أن يغادر الميناء أيا كانت حالة الشحن ، إذ لايستطيع أن يؤخر السفر إلى ما بعد ذلك. وللربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته. ومع ذلك يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع بعد إنزالها من السفينة كايداعها لدى الجمرك أو لدى أمين(م١٨٥) .

٣٢٠ – حساب المهلة الاضافية : يبدأ سريان المهلة الإضافية بقوة القانون من انقضاء المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف . ويختلف حساب المهلة الإضافية (الأولى والثانية) عن حساب المدة الأصلية من ناحيتين:

---

(١) نقض ١٧ يونيو ١٩٦٥ مجموعة النقض س١٦ ص٧٧٨ ونقض ١٧ يونيو ١٩٦٥ س١٦ ص٧٨٧ .

(٢) كأن يتفق علي أن يدفع دولار واحد عن كل طن من حمولة السفينة .

(١) أن أيام الأعياد تدخل فى حساب المهلة الإضافية[١] ، مع أنها لاتحتسب فى المدة الأصلية، وذلك لأن المؤجر قد ناله ضرر من جراء تعطيل سفينته فى أيام الأعياد وكان فى إمكانه أن يبحر خلالها.

(٢) أن القوة القاهرة لاتوقف المهلة الإضافية[٢] على عكس الأمر فى المدة الأصلية ، وذلك لأن المستأجر الذى لم يقم بالشحن أو بالتفريغ فى المدة الأصلية يعتبر مخطئا ، ومن ثم يتحمل مسئولية الحوادث القهرية (م ٢٠٧ مدنى).

٣٢١- التعويض عن التأخر فى الشحن والتفريغ : ويقوم نظام التعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ على قاعدتين:

(١) الأولى ، أنه يستحق بقوة القانون بمجرد فوات المدة الأصلية المتفق عليها أو المحددة عرفا دون حاجة لإعذار المستأجر[١] على خلاف القاعدة العامة التى تقضى بأن التعويض لايستحق إلا بعد إعذار المدين (م ١١٨ مدنى) .

(٢) والثانية ، أن التعويض عن التأخر فى الشحن أو التفريغ يقدر اتفاقا أو عرفا بطريقة جزافية بمبلغ معين عن كل يوم من أيام التأخير. وذلك على خلاف القواعد العامة التى تقضى بأن يقدر القاضى التعويض مراعيا مالحق الدائن من خسارة ومافاته من كسب نتيجة عدم الوفاء بالالتزام أو التأخر فى الوفاء به (م٢٢١ مدنى).

٣٢١- طبيعة التعويض : وليس من شك فى أن المبلغ الذى يستحقه المؤجر قبل المستأجر نظير التأخر فى الشحن أو التفريغ هو من قبيل التعويض عن التأخر فى تنفيذ الالتزام . وهو تعويض يمثل ما أصابه من خسارة بتحمله نفقات أجور طاقم السفينة ورسوم الميناء ومصاريف الوقود بسبب بقاء السفينة فى الميناء ، فضلا عما ضاع عليه من الكسب إذا أفرغت السفينة شحنتها واستقبلت شحنة أخرى فى ميناء التفريغ أو أبحرت فى ميعادها.

ومع ذلك فإن القضاء يعتبر المبلغ المستحق عن التأخر فى الشحن أو

---

(١) استئناف مختلط ٣ فبراير ١٩٠٩ ب ٢١ - ١٥٢ .

(٢) استئناف مختلط ٩ ديسمبر ١٩٢٥ ب ٣٨ - ٩٣ .

(٣) استئناف مختلط ٣٠ يناير ١٩٢٤ ب ٣٦ - ١٩٣

التفريغ بمثابة أجرة إضافية[١] ، استنادا إلى أن عقد إيجار السفينة بالرحلة من قبيل الإيجار، وقد استمر الإيجار أكثر من الوقت المحدد ممايتعين معه على المستأجر أن يدفع أجرة إضافية بقدر الزيادة فى الانتفاع . وقد تبنى التقنين البحرى المصرى هذا القضاء ونص فى المادة ١٨٣ فقرة ٢ على أن « يعد التعويض اليومى الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها » .ويترتب على هذا التكييف القانونى النتائج الآتية :

(١) يضمن الوفاء بالمبلغ المستحق عن التأخر فى الشحن والتفريغ الامتياز المقرر للناقل بمقتضى المادة ١٥٩ بحرى على البضائع نظير الأجرة[٢] .

(٢) يتقادم المبلغ المستحق عن التأخر فى الشحن والتفريغ بمضى سنتين من تاريخ انتهاء الرحلة كما هو الشأن فى تقادم الأجرة (م١٧١) [٣] .

(٣) اذا لم تستحق الأجرة بسبب القوة القاهرة (م ١٩٤)، فإن المبلغ المستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ لايستحق كذلك [٤] .

(٤) المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بأجرة النقل تختص أيضا بالنظر فى المبلغ المستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ [٥] .

٢- الالتزام بدفع الأجرة

٣٢٢ - يلتزم المستأجر بدفع الأجرة ، وهو الالتزام الأساسى المقابل لالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر . وللطرفين المتعاقدين مطلق الحرية فى اختيار الطريقة التى يتم بها تحديد الأجرة . واذا سكت العقد عن تحديد الأجرة فتحدد بالرجوع إلى العرف . ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كالمبلغ المستحق نظير التأخر فى الشحن والتفريغ .

٣٢٣- **أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة** : يجعل التقنين البحرى لبعض الحوادث البحرية الطارئة أثرا على دين الأجرة قد يؤدى الى انقضائه نهائيا

---

(١) استئناف مختلط ٥ مارس ١٩٤١ ب ٥٣ - ١٢٦ .

(٢) استئناف مختلط ١٧ ديسمبر ١٩٢٤ ب ٣٧ - ٨٠ .

(٣) نقض فرنسي ١٨ نوفمبر ١٨٨٠ دلوز ١٨٨٠ - ١ - ٤٥٧ .

(٤) نقض فرنسي ٢٣ فبراير ١٩٤٨ سيري ١٩٤٨ - ١ - ١٤٠ .

(٥) استئناف مختلط ١٩ ديسمبر ١٩٠٦ ب ١٩ - ٣٨ .

أو الى إنقاصه أو الى بقائه رغم أن التنفيذ لم يتم وفقا للشروط المتفق عليها .

١- فإذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة ، ينفسخ عقد ايجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر (م ١٨٨) . ومقتضى هذا الفسخ انقضاء التزامات الطرفين بما فى ذلك التزام المستأجر بدفع الأجرة. وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة .

٢- واذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر، يبقى عقد الإيجار نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعويض . وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته ، وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضا ، وتستحق عليه الأجرة كاملة (م١٩١).

٣- واذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلايلتزم المستأجر إلابدفع أجرة ماتم من الرحلة (م ١٩٢) . مثال ذلك ان تصبح السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ولايمكن إصلاحها ولايوفق الربان للعثور على سفينة أخرى لنقل البضاعة فتفرغ فى الطريق، وكأن تغرق السفينة وتنقذ البضائع . ففى هذه الحالة يمنح القانون المؤجر أجرة نسبية بقدر ماتم من الرحلة ، وهذه هى أجرة المسافة.

ولايتمشى هذا الحكم مع القواعد العامة لأن مقتضاها أن تبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة مادامت الرحلة لم تنفذ تنفيذا كاملا. ولايمكن تفسير الحكم المتقدم إلا بفكرة إجارة السفينة ، إذ أن المستأجر قد انتفع بالسفينة زمنا ما ، فمن الواجب أن يدفع أجرة عن هذا الزمن .

٤- واذا تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر بسبب قوة قاهرة أو بسبب عيب ذاتى فيها ، التزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة . وذلك لأن المؤجر قام بتنفيذ الرحلة المتفق عليها فيستحق الأجرة عنها كاملة ، ويستفاد هذا الحكم من نص المادة ١٩٥ .

ولايبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولوتلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر (م ١٩٥).

٥- واذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها ، التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة (م١٨٦) . وينطبق نفس الحكم عندما يقوم المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر قبل وصولها الى الميناء المتفق عليه ، إذ يلتزم بدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ (م ١٩٠)

٣٢٤- هلاك البضائع بقوة قاهرة وأثره على دين الأجرة : إذا هلكت البضائع المشحونة فى السفينة بقوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال السلطة العامة أو الحرب ، فلاتستحق الأجرة (م ١٩٤ فقرة ١) ، ويجب على المؤجر أن يرد الأجرة التى حصّلها مقدما.

وهذا الحكم لايتمشى مع القواعد العامة ، لأن المؤجر قد نفذ التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر ، فيجب على المستأجر أن ينفذ التزامه المقابل بدفع الأجرة . ولايفسر هذا الحكم الا برغبة المشرع فى التخفيف على المستأجر الذى فقد بضاعته بإعفائه من دفع الأجرة.

ومع ذلك فإن للقاعدة المتقدمة عدة استثناءات نصت عليها المادة ١٩٤ فقرة ٢و٣ وهى:

(١) إذا كان الهلاك ناشئا عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها .

(٢) إذا اضطر الربان إلى بيع البضائع أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها.

(٣) إذا أمر الربان بإتلاف البضائع لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها فى السفينة .

(٤) حالة الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لايرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه.

٣٢٥- شرط الأجرة المستحقة فى جميع الاحوال[1] : ويجرى المتعاقدون على اشتراط استحقاق الأجرة كاملة فى جميع الأحوال. وهذا الشرط

---

(١) يدرج في المشارطات الانجليزية بالصيغة التالية :

Freight to be considered earned and must be paid ship and / or cargo lost or not lost .

صحيح، لأن المادة ١٩٤ فقرة أولى بعد أن قررت عدم استحقاق الأجرة عند هلاك البضائع أضافت «إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة فى جميع الأحوال».

ويترتب على هذا الشرط التزام المستأجر بدفع الأجرة كاملة بمجرد شحن البضائع، وبغض النظر عن مصيرها . على أن الشرط لايسرى إذا كان هلاك البضائع بخطأ المؤجر ، لأن هذا الخطا يسوغ للمستأجر طلب فسخ العقد والتعويض ، فاذا استبقى مع ذلك الالتزام بدفع الأجرة ، لكان هذا الالتزام من غير سبب.

٣٢٦- **ضمانات الوفاء بالأجرة** : تقضى المادة ١٥٨ بأن لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، مالم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية . ويأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وايداعها لدى أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه . وللمؤجر أيضا - وفقا للمادة ١٥٩- امتياز على البضائع المذكورة ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها.

٣ - مسئولية المستأجر

٣٢٧- من النادر فى الايجار بالرحلة أن يكون المستأجر مسئولاً تجاه الغير أو تجاه المؤجر ، لأن المستأجر ليست له الإدارة الملاحية ولا الادارة التجارية للسفينة . ومن ثم فإن الربان لايكون تابعا للمستأجر ، وبالتالى لايكون المستأجر مسئولا عن الأضرار التى تحدثها السفينة بالغير.

واذا أصيبت السفينة بضرر فلايسأل عنه المستأجر إلا إذا كان ناشئا عن خطأ صادر منه (م ١٧٠)، كما اذا وضع على ظهر السفينة بضائع قابلة للانفجار أو خطرة دون إعلام المؤجر بطبيعتها ، أو كان ناشئا عن عيب خاص فى البضائع .

المبحث الثالث

انقضاء العقد وتقادم الدعاوى الناشئة عنه

٣٢٨- **انقضاء العقد** : ينقضى عقد الايحار بالرحلة بتنفيذه ، أى بتنفيذ الرحلة المتفق عليها وقيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها. بيد أن عقد الايجار بالرحلة قد ينقضى قبل أن يتم تنفيذه بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين (المستأجر أو المؤجر) بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد.

وقد سبق بيان أثر القوة القاهرة على العقد ودين الأجرة ، وبيان الحكم فى حالة عدم قيام المستأجر بشحن كل البضائع المتفق عليها وفى حالة قيام المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر [١].

وطبقا للمادة ١٨٩ يجوز للمستأجر فسخ عقد إيجار السفينة قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لايجاوز التعويض مقدار الأجرة المتفق عليها . وهذه الرخصة نوع من الفسخ الاختيارى مقرر لصالح المستأجر على خلاف القواعد العامة ، إذ لو طبقت هذه القواعد لالتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة اذا لم يقم بشحن البضائع . وهذا الحكم مجحف بالمؤجر . ولذلك جرت العادة على النص فى العقود على استحقاق الأجرة كاملة إذا لم يقم المستأجر بشحن البضائع فى الميعاد .

٣٢٩ - **تقادم الدعاوى الناشئة عن العقد** : طبقا للمادة ١٧١ تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة بالرحلة بمضى سنتين من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا، وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها. ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

---

(١) راجع بند ٣٢٣ .

الفصل الثانى
عقد النقل البحرى

٣٣٠ – **تعريف** : عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن (م ١٩٦) .

ويلاحظ أننا نستعمل عبارة «النقل البحرى» للدلالة على النقل البحرى للبضائع باعتباره أهم أنواع النقل البحرى . أما نقل الأشخاص فسنعالجه على حدة مع بعض أنواع خاصة من النقل البحرى .

٣٣١ – **النصوص القانونية** : يخضع النقل البحرى لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التى تسرى على النقل البرى . ويرجع ذلك إلى المكان الذى يتم فيه النقل البحرى وهو البحر وما يحيط به من مخاطر جمة ، فضلا عن طول الرحلة البحرية .

ويتكلم التقنين البحرى المصرى الجديد عن النقل البحرى للبضائع فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٤٧ .

وكانت عقود النقل البحرى تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية مما هيأ للناقلين الفرصة لتضمين هذه العقود الشروط التى تتفق مع مصلحتهم وبوجه خاص الشروط التى تهدف إلى إعفائهم من المسئولية أو تحديدها . ولذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة ببروكسل فى ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ للقضاء على شروط الإعفاء من المسئولية . ووافقت مصر على هذه المعاهدة ، بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وأصدرتها بمرسوم ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ .

وقد تعدلت معاهدة سندات الشحن بموجب بروتوكول تم التوقيع عليه فى ٢٣ فبراير ١٩٦٨ ، وصدر القرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢ بالموافقة عليه ، كما صدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتبارا من ٣٠ ابريل ١٩٨٣ .

ثم أبرمت فى هامبورج بجمهورية ألمانيا الاتحادية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع فى ٣١ مارس ١٩٦٨ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لتحل محل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ . وقد سارعت مصر فصدقت على قواعد هامبورج فى العام التالى للتوقيع عليها بالقرار الجمهورى رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ فى ٢٣ ابريل ١٩٧٩. ثم صدقت بعد ذلك على بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن رغم مابين قواعد هامبورج ومعاهدة سندات الشحن من اختلافات . ودخلت قواعد هامبورج دور النفاذ فى أول نوفمبر ١٩٩٢ وهو أول الشهر التالى لانقضاء عام على تصديق الدولة العشرين . ومن الغريب أنه قد صدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بنشر اتفاقية هامبورج فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتبارا من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ أى قبل نفاذها على المستوى الدولى، وهو نفس تاريخ العمل بالتقنين البحرى الجديد . ويلاحظ أن المادة ٣١ فقرة ٤ من اتفاقية هامبورج قد رخصت لأى دولة متعاقدة إرجاء انسحابها من معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية .

وقد استوحى التقنين البحرى المصرى الجديد معظم أحكامه من قواعد هامبورج وخاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل . وعلى الرغم من التشابه الكبير بين قواعد هامبورج والقانون المصرى ، إلا أن المشرع المصرى لم ينقل هذه القواعد نقلا حرفيا فى كثير من المواضع . ومن ثم فإن الازدواج التشريعى الذى كان قائما فى ظل التقنين القديم بين أحكام هذا التقنين وأحكام معاهدة سندات الشحن، سيظل قائما فى ظل التقنين الجديد بين أحكام هذا التقنين وقواعد هامبورج .

ويلاحظ أن غالبية النصوص القانونية المتعلقة بالنقل البحرى سواء وردت فى التقنين أم فى معاهدة سندات الشحن أم فى قواعد هامبورج ، هى نصوص آمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الأتفاق على عكسها . وذلك على عكس الحكم فى إيجار السفينة الذى يخضع للحرية التعاقدية . وترجع العلة فى هذه التفرقة إلى أن الشاحن فى النقل البحرى طرف ضعيف بالقياس إلى

الناقل الطرف القوى ، مما استوجب تدخل المشرع لحماية الشاحن من الشروط الجائرة التى يفرضها عليه الناقل . أما المستأجر فى إيجار السفينة فيكون عادة فى نفس القوة الاقتصادية للمؤجر ، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ، وتبعا تنتفى الحاجه إلى حمايته .

ويلاحظ أخيرا أن أحكام الفصل الثانى من الباب الثالث الخاصة بعقد النقل البحرى تسرى دون غيرها على عقد النقل البحرى ، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها كما هو صريح نص المادة ١٩٨ . ويترتب على ذلك أنه إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالقانون ، فالأرجحية لأحكام عقد النقل . ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة ، إذ يثور التساؤل عن الأحكام واجبة التطبيق على مسئوليته ، أهى أحكام مسئولية الناقل أم أحكام مسئولية المالك . والإجابة على هذا التساؤل هى أن أحكام مسئولية الناقل تسرى « دون غيرها » أيا كانت صفة الناقل .

٣٣٢ – **تقسيم** : ونتناول عقد النقل البحرى بالدراسة من حيث تكوينه وإثباته ، والتزامات الناقل ، والتزامات الشاحن ، ومسئولية الناقل . ثم نعرض لأحكام معاهدة سندات الشحن وقواعد هامبورج . ونختم هذه الدراسة ببيان بعض أنواع النقل البحرى .

الفرع الأول
تكوين عقد النقل البحرى وإثباته

المبحث الأول
تكوين العقد

٣٣٣ – **أطراف العقد** : سبق تعريف عقد النقل البحرى بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن .

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحرى يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة ، والشاحن من جهة أخرى .

فالناقل هو من يلتزم بنقل البضاعة بحرا . والغالب أن يكون مالكا للسفينة التى تنقل عليها . على أن الناقل قد يكون مستأجرا للسفينة مجهزة أوغير مجهزة .

أما الشاحن فهو الذى يتعهد بتقديم البضاعة للنقل . وقد يرسل الشاحن البضاعة الى نفسه ، كما لو أرسل محل تجارى منتجاته إلى أحد فروعه فى الخارج . بيد أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه .وللمرسل إليه حق خاص مباشر قبل الناقل للمطالبة بالبضاعة سيأتى بيانه فما بعد .

٣٣٤ – **الرضاء** : عقد النقل البحرى عقد رضائى ينعقد بتطابق ارادتى الناقل والشاحن دون ثمة حاجة لإجراء لاحق .

والرضاء ضرورى لقيام العقد . فإذا شحنت بضائع فى السفينة بغير علم الناقل أو الربان ، جاز للربان إخراجها من السفينة فى مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض (م ٢٠٨ فقرة ١) . وإذا تبين وجود البضائع المذكورة أثناء السفر ، جاز للربان الأمر بإلقائها فى البحر إذا كان من شأنها إحداث إضرار للسفينة أو للبضائع المشحونه فيها أو للأشخاص الموجودين عليها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعا (م ٢٠٨ فقرة ٢) .

٣٣٥ – والأصل أن شروط عقد النقل تكون محل بحث ومناقشة من طرفيه . بيد أن الحاصل عملا أنه ليس فى إمكان الشاحن أن يناقش الشروط التى يفرضها الناقل ، ثم هومضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به الناقلون من احتكار فعلى فضلا عن تماثل شروط النقل . وبذلك أصبح عقد النقل البحرى من قبيل عقود الإذعان التى يقتصر القبول فيها على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها (م ١٠٠ مدنى) . وقد حدا هذا الوضع بالمشرع إلى التدخل حمايه للشاحنين من وطأة الشروط الجائرة التى يفرضها الناقلون وبوجه خاص ما تعلق منها بإعفاء الناقل من المسئولية .

٣٣٦ - **محل العقد وطبيعته** : لا يمكن اعتبار عقد النقل البحرى من قبيل إجارة الأشياء . ذلك لأن الإيجار يجب أن يرد على شيئ معين فى العقد (م ٥٥٨ مدنى) ، واليوم قد لا تعين السفينة فى العقد بأن يتفق على أن ترسل البضاعة على السفينة القادمة أو على سفينة تعين فيما بعد ، كما أن المجهز كثيرا ما يحتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الطريق.

هذا إلى أن المؤجر يلتزم بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة (م ٥٦٤ مدنى) . فى حين أن المجهز يحتفظ بحيازة السفينة وإدارتها ، وعليه أن يقدم نشاطه وفنه وخدمات تابعيه الذين يظلون خاضعين لأوامره وسلطانه ، وهو الذى يزود السفينة بالوقود والمؤونة وكل ما يلزم لملاحتها .

فمحل العقد ليس الانتفاع بالسفينة ، بل القيام بنقل البضاعة ، وما السفينة إلا أداة تنفيذ هذا العقد . ولهذا انعقد الإجماع اليوم على أن عقد النقل البحرى ليس من قبيل إجارة الأشياء ، وإنما هو ضرب من عقد المقاولة الذى يتعهد فيه أحد المتعاقدين أن يؤدى عملا لقاء أجر يتعهد به المتعاقد الآخر (م ٦٤٦ مدنى) . ولما كانت المقاولة تتميز بالغرض منها ، فإنه يمكن وصف العقد بأنه مقاولة نقل . بل إنه ليسوغ القول بأن عقد النقل له ذاتيته وطبيعته ومقوماته التى تؤهله لأن يحتل مكانا خاصا بين العقود المعروفة .

ولا ينتقص من قيمة هذا التكييف أن السفينة قد تعين فى عقد النقل ، إذ أن هذا التعيين لايخرج عن كونه مجرد شرط فى عقد النقل يدوّن لإمكان معرفة التاريخ الذى تصل فيه البضاعة ولكنه لا يستتبع القول بانصراف نية المتعاقدين إلى تأجير السفينة .

ويلاحظ أن عقد النقل البحرى يعتبر عملا تجاريا بالنسبه إلى طرفيه الناقل والشاحن على السواء بنص الفقرة ١١ من المادة ٢ تجارى التى تعتبر عملا تجاريا « جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة » وبنص الفقرة ١٣ من نفس المادة التى تخلع الصفة التجارية على « كل استئجار أو تأجير للسفن» . على أن البعض لا يعتبره تجاريا بالنسبة إلى الشاحن إلا إذا كان تابعا لحرفته التجارية .

٣٣٧ - **تفسير العقد** . إذا كان نص عقد النقل البحرى يشوبه الغموض ويكتنفه الإبهام وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين (م ١٠٥ مدنى).

وإذا كان العقد محررا بلغة أجنبية عن الطرفين المتعاقدين أو عن أحدهما، والملاحظ بوجه عام أن سندات الشحن تحرر باللغة الأنجليزية ، فسرت عباراته بالمعنى الفنى والقانونى الذى لهذه العبارات فى اللغة المستعملة .

وإذا كانت القاعدة أن الشك يفسر لمصلحة المدين (م ٢/١٥١مدنى) ، فإنه لا يجوز مع ذلك أن يكون تفسير العبارات الغامضة ضارا بمصلحة الشاحن الطرف المذعن فى العقد دائنا أو مدينا (م ١٥١ / ٢ مدنى) .

وإذا كان للشروط المطبوعة فى العقد من قوة الإلزام ما للشروط الخطية ، فإنه إذا وجد تعارض بينها وجب الاعتداد بالشروط الخطية لأنها أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الشروط المطبوعة .

وإذا قام المستأجر للسفينة بدور الناقل وأصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير ووجد تعارض بين مشارطة الإيجار وسند الشحن ، فتفضل شروط مشارطة الإيجار فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر ، بينما يكون سند الشحن وحده هو المعتبر فى العلاقة بين المستأجر والشاحن ، وذلك مالم يتضمن سند الشحن إحالة صريحة الى مشارطة الإيجار ، وعندئذ يجب الاعتداد بمشارطة الإيجار وحدها .

المبحث الثانى

إثبات العقد

٣٣٨ - **ضرورة الكتابة** : خرج المشرع البحرى على قاعدة حرية الإثبات فى المواد التجارية ، وأوجب إثبات عقد النقل البحرى بالكتابة (م ١٩٧) حسما للمنازعات فى المستقبل .

والكتابة ليست شرطا لصحة العقد يترتب على إغفالها البطلان ، وإنما هى شرط للإثبات فحسب . ومن ثم لا يجوز إثبات عقد النقل البحرى بشهادة

الشهود والقرائن ، ولكن يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين[١] .

ويثبت عقد النقل البحرى بسند الشحن . الذى يصدره الناقل أو من ينوب عنه بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع من الشاحن . ولذلك كثيرا مايوصف عقد النقل البحرى بأنه عقد نقل بسند الشحن.ولكن يؤخذ على هذا الوصف بأن عقد النقل البحرى يظل عقد نقل بحرى خاضعا لأحكام الفصل الثانى من الباب الثالث من التقنين ولو يصدر سند الشحن ، خاصة وأن إصدار سند الشحن إنما يكون بناء على طلب الشاحن ٠

المبحث الثالث

سند الشحن

٣٣٩ – سند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة . ونتكلم فى سند الشحن من حيث البيانات التى تدوّن فيه ، والنسخ التى تحرر منه ، والشكل الذى يفرغ فيه ، وحجيته فى الإثبات ، ووظيفته فى التجارة البحرية .

١ – بيانات سند الشحن

٣٤٠ – (أ) **أسماء الأطراف** : تعدد المادة ٢٠٠ البيانات التى يجب أن تدوّن فى سند الشحن . ومن هذه البيانات ما يتعلق بأسماء الأطراف . فيذكر فى سند الشحن أولا اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطنه . وتوجب المادة ٢٠٠ (د) ذكر اسم الربان ، بيد أن العمل جرى على أن يوقع سند الشحن ممثل برى للناقل (مثل أمين السفينة) .

٣٤١ – (ب) **تعيين البضاعة المشحونة**[٢] سند الشحن هو أساسا ايصال

---

(١) نقض مدني ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة أحكام النقض س ١٧ ص٧١ وجاء فيه « عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية حتي يصح القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة – وإنما هو من العقود الرضائية التي لايجوز اثباتها إلا بالكتابة » .

وانظر نقض ٨ مايو ١٩٧٨ س٢٩ ص١٥٤٨ .

(٢) انظر مقال المؤلف :

L'individualisation de la marchandise dans le çonnaisement, Gazette fiscale, çommerciale et industrielle, 1952, p.570 .

بالبضاعة المشحونة . ولذلك يجب أن يتضمن تعييناً للبضاعة المشحونة من حيث النوع والمقدار والعلامات وكذلك الحالة الظاهرة . وتنص ٢٠٠ (ب) على أن يذكر فى سند الشحن صفات البضاعة كما دوّنها الشاحن ، وعلى الأخص طبيعة وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بمافى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . وتوجب المادة ٢٠١ أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة. ومقتضى ذلك أن الناقل أو الربان يجب عليه التحقق من البيانات الخاصة بالبضاعة .

٣٤٢- **التحفظات الخاصة بالبضاعة** : بيد أن تعيين البضاعة المشحونة ليس سهلاً فى العمل ، إذ يجب أن تشحن البضاعة بسرعة حتى لاتظل على الرصيف فترة طويلة ، وحتى لاتتعطل السفينة عن السفر . ولذلك درج العمل على أن تدوّن فى سند الشحن البيانات المتعلقة بالبضائع التى يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمها إلى الناقل كما هى دون أن يقوم الناقل أو الربان بالتحقق من صحتها وينص فى سند الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضاعة « حسب قول الشاحن أو غير معتمدة» [١] أو أن «البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة المقدار أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة »[٢] .

ولما كان سند الشحن حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتى يثبت العكس كما سيأتى فإن هذه التحفظات تعنى أن البيانات الخاصة بالبضاعة فى سند الشحن لاتكون لها حجية فى الإثبات . وعلى هذا إ ذا اكتشف عجز أو تلف فى البضاعة عند الوصول ، فلا ينهض سند الشحن بذاته دليلاً على أن الناقل قد تسلم البضاعة الموصوفة فى سند الشحن . على أن هذا الإثبات متعذر إن لم يكن مستحيلاً فى أغلب الحالات مما يؤدى الى إعفاء الناقل من المسئولية عن العجز أو التلف .

ولما كانت التحفظات المتقدم ذكرها تهدف فى الواقع الى إعفاء الناقل

---

(١) que dit être, sans approuver (بالفرنسية) ر said to be (بالانجليزية)

(٢) Poids, quantité, contenu, conditionnement et valeur inconnus
weight, quantity, measure, contents, and value unknown .

من المسئولية فضلاً عن أنها تقوض حجية سند الشحن فى الإثبات ، وتنتقص من قيمته الائتمانية الى حد كبير ، لذلك تبنى المشرع المصرى الحكم المقرر فى معاهدة سندات الشحن (م ٣-٣) ، وقضى ببطلان هذه التحفظات إلا فى حالتين استثنائيتين هما : (١) إذا كانت لدى الناقل أساب جدية للشك فى صحتها . (٢) وإذا لم تكن لدى الناقل الوسائل العادية للتحقق منها . ويجب على الناقل أن يذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن (م٢٠٥ فقرة ١) . ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل ، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم الاعتداد بالتحفظ المدوّن فى سند الشحن [١] .

والتحفظات التى تدرج فى سند الشحن إذا كانت صحيحة بأن توافرت أسباب جدية تحمل على الشك فى صحة بيانات الشاحن أو لم تتوافر لدى الناقل الوسائل العادية للتحقق منها ، لايترتب عليها عدم مسئولية الناقل عن كل عجز أو تلف يثبت فى البضاعة عند الوصول ، بل إنها تقوض حجية سند الشحن فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها ، وتقيم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق البضاعة قبل الشحن . على أن هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه دحضها بالدليل العكسى بإثبات وزن البضاعة الحقيقى أو عددها أو حالتها عند الشحن وأن العجز أو التلف ناشىء عن خطأ الناقل أو تابعيه . وللمرسل اليه ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن .

٣٤٣- **خطابات الضمان** [٢] : ولا شك أن التحفظات التى تدرج فى سند الشحن تسبب مضايقات عديدة للشاحن وتجعل التعامل على البضاعة المشحونة ممثلة فى سند الشحن صعباً متعذراً . إذ يتعذر على الشاحن بيع

---

(١) نقض مدني ١١ فبراير ١٩٦٠ مجموعة أحكام النقض س١١ ص١٣٧ و ٢٤ يناير ١٩٦٧ المرجع السابق س١٨ ص١٧٦ و ١٧ ابريل ١٩٧٣ المرجع السابق س٢٤ ص٦١٦ و ٩ فبراير ١٩٨٧ في الطعن رقم ١٠٢٦ لسنة ٥١ .

(٢) أنظر بحثنا بالفرنسية عن مشكلة خطابات الضمان في النقل البحري ، منشور في مجلة الحقوق ، السنة الثامنة (١٩٥٨ - ١٩٥٩) ص٣٣ - ٤٩ .

البضاعة وهي في الطريق بمقتضى سند الشحن ، لأن الغير لايتعجل في شرائها قبل أن يتحقق من مقدارها وحالتها . كما يتعذر على الشاحن من جهه أخرى الاقتراض بضمان البضاعة المشحونة ، لأن البنك المقرض لايعرف بالضبط مقدار الضمان .

ولتفادي هذه الصعوبات جرى العمل في كثير من الأحيان على أن يتفق الشاحن مع الناقل على تحرير سند الشحن نظيف خال من التحفظات clean bill of lading . وفي مقابل ذلك يقدم الشاحن للناقل خطاب ضمان lettre de gerantie أو letter of indemnity تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن ، ويتعهد فيها الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة من الغير بالتعويض .

ويسير القضاء بوجه عام على صحة خطابات الضمان وحجيتها فيما بين عاقديها الشاحن والناقل ، ولكنه يقضي بعدم جواز الاحتجاج بها على الغير الحامل لسند الشحن . بمعنى أنه لا أثر لخطاب الضمان على مسئولية الناقل قبل المرسل اليه ، بل للمرسل اليه أن يتمسك بما ورد في سند الشحن عن مقدار البضاعة وحالتها وأن يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار الثابتة عند التسليم ، على أن يكون للناقل أن يرجع على الشاحن بما دفعه من تعويض للمرسل اليه استناداً الى خطاب الضمان .

وقد عرض أمرخطابات الضمان على محكمة النقض المصرية في قضية تتحصل وقائعها في أن الشاحن اتفق مع الناقل على نقل ٤٤ سيارة لوري خردة وأراد الناقل أن يثبت حالة البضاعة الحقيقية في سند الشحن وهي أن اللوريات خردة وبعض أجزائها قد انفصلت عنها ، غير أن الشاحن طلب من الناقل عدم إيراد أي تحفظ بهذا الشأن والاكتفاء بإثبات أنها مستعملة ، فوافق الناقل نظير توقيع الشاحن على خطاب ضمان تعهد فيه بأن يتحمل أيه مسئولية قد تترتب بسبب عدم إثبات هذه التحفظات .ثم اتضح للمرسل اليه عند التسليم أن اللوريات غير مطابقة لوصفها المبين في سند الشحن وحصل من الناقل على

التعويض ، فرجع الناقل على الشاحن مطالباً بما دفع من تعويض تنفيذاً لخطاب الضمان .فقضت المحكمة الابتدائية بإلزام الشاحن بأن يدفع للناقل مبلغ التعويض ، وتأيد هذا الحكم من محكمة الاستئناف . ثم طعن الشاحن فى هذا الحكم بطريق النقض للخطأ فى تطبيق القانون استناداً الى أن خطاب الضمان قد تضمن فى حقيقته شرطاً بإعفاء الناقل من المسئولية فيكون باطلاً طبقاً لمعاهدة سندات الشحن . ولكن محكمة النقض رفضت الطعن وقضت بأن «أوراق الضمان هذه ، باعتبارها حجة على عاقديها وحدهما – الشاحن والناقل– ولايجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملى سندات الشحن ،لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسئولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تدوال سند الشحن» [(١)] .

وقد قننّت المادة ٢٠٧ بحرى جديد هذا القضاء فنصت على أن « ١– كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن إصدار سند شحن خال من أى تحفظ على البيانات الواردة به ، لايحتج به قبل الغير الذى لايعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات . ٢– ويعتبر المرسل اليه الذى يصدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه » .

٣٤٤ (ج) **اسم السفينة** : توجب المادة ٢٠٠ أن يدّون فى سند الشحن اسم السفينة التى تنقل عليها البضاعة . وتبدو أهمية هذا البيان فى تمكين الشاحن أو المرسل اليه من معرفة السفينة التى تنقل عليها البضاعة والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها .

٣٤٥– **السند برسم الشحن** : إذا لم تعين السفينة فى سند الشحن فإنه يسمى« السند برسم الشحن » bill of lading for shipment تمييزاً له عن سند الشحن الذى تعين فيه السفينة shipped bill of lading .

(١) نقض مدني ٢٢ مارس ١٩٦٦ مجموعة النقض س ١٧ ص٦٢٧ . ونقض ٢٢ يونيو ١٩٧٥ س٢٦ ص١٢٤٧ ، ٢٧ ديسمبر ١٩٧٦ س٢٧ ص١٨١٤ ، ٨ مارس ١٩٨٢ المحاماة س٦٢ ص١٤ .

وقد ذاع استعمال السند برسم الشحن لأسباب ثلاثة : أولها أنه يمكّن الشاحن من إرسال السند الى المرسل اليه قبل شحن البضاعة ، والثانى أن شركات الملاحة التى تسلم اليها البضاعة لنقلها لاتسمح لها الظروف دائما بتعيين السفينة التى ستنقل عليها البضاعة ، والثالث أن الناقل يستطيع أن يطالب بأجرة النقل دون حاجة لانتظار شحن البضاعة .

ومع ذلك فإن السند برسم الشحن لايخلو من عيوب كشف عنها العمل. ذلك أن من بيده مثل السند لايعرف أين توجد البضاعة ،بل ليست لديه أية وسيلة للتحقق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا . وعلى أية حال لايتمكن من معرفة التاريخ الذى ستصل فيه البضاعة .

ولذلك نصت المادة ١٩٩ على أنه يجوز للناقل أن يسلم الشاحن أيضاً إيصالاًبتسلم البضائع قبل شحنها ، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع فى السفينة ، وأن للشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على الإيصال المذكور يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن .

٣٤٦(د) **شروط النقل** : ويشتمل سند الشحن فضلاً عن أسماء الأطراف تعيين البضاعة المشحونة واسم السفينة ، على الشروط التى يتم بها النقل أى ميناء القيام وميناء الوصول [1] وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها (م٢٠٠ ه ،و).

٣٤٧ (هـ) **مكان وتاريخ الإصدار وعدد النسخ** : ويجب أن يتضمن سند الشحن ، فضلاً عن البيانات السابق ذكرها ،مكان و تاريخ إصداره وعدد النسخ التى حررت منه . وتبدو أهمية تاريخ سند الشحن فى حالة البيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة فى الميعاد المتفق عليه .

٣٤٨ (و) **توقيع الناقل** : كانت المادة ١٠٠ بحرى ملغى تنص على أن يضع كل من الشاحن والربان توقيعه على سند الشحن . أما المادة ٢٠٢ فقرة ٢ بحرى جديد فلم تشترط توقيع الشاحن على السند وإنما اكتفت بتوقيع الناقل

---

(١) بدلا من ميناء التفريغ الوارد بالنص ، إذ قد تفرغ البضائع خلال السفر .

أو من ينوب عنه . وجرى العمل على أن يوقع على سند الشحن ممثل برى لحساب الربان كمدير الفرع أو أمين السفينة[1] .

٢- نسخ سند الشحن

٣٤٩- تقضى المادة ٢٠٢ فقرة ١ بأن يحرر سند الشحن من نسختين أصليتين على الأقل تسلم إحداهما الى الشاحن وتبقى الأخرى ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول .

ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ موقعة (م ٢٠٢ فقرة ٣) ، درءاً لمخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص فى أوقات الحروب والأزمات الدولية فيعطى الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقى للمرسل اليه بطرق مختلفة زيادة فى ضمان وصولها اليه .

وتنص المادة ٢٠٢ فقرة ٣ على أنه إذا حرر من سند الشحن عدة نسخ يذكر فى كل واحدة منها عدد النسخ التى تحررت ، وفى هذه الحالة تقوم النسخة الواحدة مقام الجميع كما أن الجميع يقوم مقام نسخة واحدة. ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل. وجدت العادة على أن يحمل سند الشحن هذه الصيغة «حرر من كذا نسخة والتسليم بمقتضى إحداها يلغى ماعداها من النسخ » .

٣- شكل سند الشحن

٣٥٠- تنص المادة ٢٠٣ فقرة ١ على أن « يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله » . وتتوقف طريقة تداول السند على الشكل

(١) انظر نقض ٢٦ يونيو ١٩٧٨ مجموعة أحكام النقض س٢٩ ص١٥٤٨ وجاء فيه أن استلام المرسل إليه سند الشحن دون أي اعتراض وقيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ يعد قرينة علي العلم والقبول الضمني للشروط التي تضمنها سند الشحن - سواء كانت شروطا عادية أو استثنائية بما في ذلك شرط التحكيم رغم عدم توقيع الشاحن علي سند الشحن .

قارن نقض ٢٦ يونيو ١٩٧٨ س٢٩ ص١٥٥٣ في نقض الحكم الذي لم يستظهر في اسبابه العناصر الواقعية المثبتة لقبول الشاحن لشروط سند الشحن و منها شرط التحكيم مكتفيا باستخلاص علم المرسل اليه بهذه الشروط .

الذى يتخذه. ويجوز النص فى سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله (م٢٠٣ فقرة ٤).

٣٥١ - **سندالشحن الاسمى** : قد يكون سند الشحن باسم شخص معين . ولايستعمل سند الشحن الاسمى الا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً . ويلزم لانتقال سند الشحن الاسمى اتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها فى المادة ٣٠٥ مدنى ، أى قبول الناقل للحوالة أو إعلانه بها (م ٢٠٣ فقرة ٢) .

ويجب على الناقل ، أن يسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه فى السند أو الشخص الذى انتقل اليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة ، فإذا سلمها لغيره كان مسئولاً .

ولا تقبل دعوى المسئوليه على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه فى السند لابوصفه شاحناً أو مرسلاً إليه أو محالا له ، مالم يخلص من محتويات سند الشحن ذاته أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقى .

٣٥٢ - **سند الشحن الإذني أو للأمر** : والغالب أن يكون سند الشحن إذنيا أو للأمر ، أي لإذن الشاحن أو لإذن المرسل إليه . ويتداول سند الشحن الإذني بطريق التظهير ، شأنه في ذلك شأن أية ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الاذن . وتسري علي هذا التظهير أحكام قانون التجارة (م٢٠٣ فقرة ٣) .

ويترتب على تظهر سند الشحن الإذنى نقل ملكية البضاعة للمظهر اليه . ومن ثم يحق له أن يطالب الربان بتسليمها إليه عند الوصول ، كما يمتنع على الربان أن يسلم البضاعة لغيره .

ولايجوز للناقل أو الربان أن يحتج فى مواجهة المظهر اليه بالدفوع التى له قبل الشاحن المظهر ، إذ أن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التظهير كما هو الشأن فى الأوراق التجارية [1] . ومن ثم لايجوز للناقل الاحتجاج بشروط مشارطة الإيجار

---

(١) ريبير جزء ٢ بند ١٩٣٢ ، م٢٠٢ تقنين بحري لبناني

على الغير حامل سند الشحن مالم يتضمن سند الشحن شرطاً بالإحالة على مشارطة الإيجار .

وإذا كان التظهير للتوكيل ، فإنه يخول المظهر اليه الحق فى مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بوصفه ممثلاً للشاحن أو المرسل اليه ، وتبعاً يجوز للناقل أن يحتج فى مواجهته بما قد يكون له من دفوع قبل الشاحن أو المرسل اليه [١] .

ويراعى أنه لاتضامن بين الموقعين على سند الشحن[٢] لانتفاء النص، على عكس الحكم فى الأوراق التجارية (م ١٣٧ تجارى) . وذلك لأنه من الصعب افتراض أن يكون المظهرون قد أرادوا أن يضمنوا بعضهم بعضاً وعلى وجه التضامن تنفيذ العقد ، نظراً لأن البضائع المشحونة تنتقل من يد لأخرى بسرعة فائقة وفى أماكن مختلفة .

٣٥٣ - **سندالشحن للحامل** : قد يكون سند الشحن لحامله وحينئذ تنتقل ملكيته بمجرد التسليم أو المناولة (م٢٠٣ فقرة ٣) ، وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول . ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله، نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة .

٤- حجية سند الشحن فى الإثبات

٣٥٤ - **حجية سند الشحن فيما بين الناقل والشاحن** : لسند الشحن حجية كاملة فى الإثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن. فهو ينهض دليلاً على عقد النقل وشروطه ، والأجرة المتفق عليها . كما يقوم حجة على حصول الشحن فى التاريخ المبين فى السند . وهو حجة على أن الناقل قد تسلم كمية البضائع الواردة فيه ، وعلى أنه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة فى السند.

وحجية سند الشحن فيما بين طرفيه ليست مطلقة ، بل يجوز تقويضها بإثبات العكس . فللناقل إثبات أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق أو أنها وصفت خطأً فى سند الشحن . وتقضى القواعد العامة بأنه يمتنع إثبات عكس الكتابة إلا بكتابة مثلها . بيد أن القضاء خرج على حكم القواعد العامة ،

(١) المنصورة التجارية المختلطة ١٣ فبراير ١٩٣٣ جازيت ١٦ - ١٦ .

(٢) اسكندرية المختلطة ١٦ نوفمبر ١٩٢١ جازيت ٢٣ - ٩١ ، ربير جزء ٢ بند ١٩٢٢ .

وأجاز إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على أن ماجاء بسند الشحن من بيانات لايطابق الحقيقة ولايتفق مع الواقع [١]. وإن كان البعض يرى أن يكون إثبات عكس الثابت بسند الشحن بالكتابة أو ما يقوم مقامها .

وقد اعتبرت الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير ، ثم أجازت الفقرة الثانية من ذات المادة فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد به من بيانات .

٣٥٥- حجية سند الشحن بالنسبة الى الغير : ولاتقتصر حجية سند الشحن على طرفيه الناقل والشاحن فحسب ، بل إنه حجة أيضاً بالنسبة الى الغير ، كما هو صريح نص الفقرة الأولى من المادة ٢١٠ سالفة الذكر . وليس فى حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير استثناء من القاعدة العامة التى تقضى بأن العقد يقتصر أثره على المتعاقدين . ذلك أن سند الشحن يثبت أن بضاعة معينة شحنت بحراً ، وهذه واقعة مادية وقانونية يتحمل الغير آثارها ولو لم يكن لإرادتهم دخل فى إيجادها فيلتزمون باحترامها ويفيدون من قيامها .

وتنص الفقرة الثانية من المادة ٢١٠ على أنه « لايجوز فى مواجهه الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ، ويجوز ذلك لهذا الغير » . أما الفقرة الثالثة من المادة فتقول « ويعتبر المرسل اليه ... من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه » .

ويخلص من هذا النص أنه إذا كان إثبات عكس بيانات سند الشحن جائزاً فى العلاقة ما بين الناقل والشاحن ، فإنه لايجوز للناقل إثبات عكس ما جاء فى سند الشحن إزاء الغير حسن النية الذى لايعلم بعدم صحة بيانات السند. ومن ثم فإن لسند الشحن حجية مطلقة فى الإثبات فيما يتعلق بهذه البيانات لصالح الغير والمرسل إليه بوجه خاص[٢] .

---

(١) اسكندرية التجارية المختلطة ٣ ديسمبر ١٩٢٣ ب ١٤ - ٢٥٨ .

(٢) انظر نقض مدنى ١٤ ديسمبر ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض س١٦ ص١٣٤٩ ، ٢٥ ديسمبر ١٩٧٨ الطعن رقم ٢٣٥ سنة ٤٣ ق .

وهذا الحكم المستمد من معاهدة سندات الشحن يستهدف تزويد سند الشحن بقيمة ائتمانية تسمح بتداوله والحصول على الائتمان بمقتضاه فى يسر وسهولة ، كما يتفق وما فرضه القانون على الناقل من ضرورة التحقق من البيانات التى يقدمها الشاحن . فإذا لم يقم الناقل بالتحقق من صحة هذه البيانات كان مقصراً وتحمل تبعه تقصيره ولم يقبل منه أى إثبات عكسى فى مواجهة الغير الذى اعتمد على هذه البيانات . وإذا توافر لدى الناقل سبب جدى يحمله على الشك فى مطابقة البيانات للبضائع المسلمة إليه فعلاً ، أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل العادية للتحقق منها ، فما عليه إلا أن يدون فى سند الشحن تحفظات بصدد هذه البيانات ، وبذلك يكون الغير على علم بأن هذه البيانات لم يتحقق الناقل من صحتها .

وإذا كان من الممتنع على الناقل أن يثبت عكس ما جاء فى سند الشحن إزاء الغير ، فإن للغير مع ذلك أن يقيم الدليل العكسى ضد الناقل .

٣٥٦- هذا، ويكون لايصال تسلم البضائع قبل الشحن (أى السند برسم الشحن) دليلاًعلى تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينه فى الإيصال ما لم يثبت غير ذلك (م ٢١١) . على أنه إذا اشتمل هذا الإيصال على بيانات سند الشحن ووضع عليه بيان يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة مع بيان تاريخ الشحن ، كانت له حجية سند الشحن فى الإثبات .

٥ - وظيفة سند الشحن

٣٥٧- يعد سند الشحن فى الأصل لإثبات الشحن . بيد أن سند الشحن لم يعد يقتصر على هذه الوظيفة ،بل أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحرى ذاته.

وقد انتهى التطور بسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة فى سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة[1] ، ويعتبر الربان حائزاً للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن . وذلك لأن سند الشحن يعبر عن البضاعة بوضوح بما يحويه من بيانات خاصة

(١) نقض مصري ٢٨ مارس ١٩٧٧ مجموعة أحكام النقض س٢٨ ص٨٠١ .

بعلاماتها المميزة وعددها وكميتها ووزنها وحالتها واسم السفينة الناقلة . هذا إلى أن سند الشحن يخول حامله حق التصرف فى البضاعة خلال النقل والحق فى مطالبة الربان بتسلمها عند الوصول .

على أن حيازة البضاعة عن طريق سند الشحن ليست حيازة حقيقية فعليه، بل هى حيازة رمزية . ومن ثم يمتنع على حامل سند الشحن الاحتجاج بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على من يحوز البضاعة حيازة فعلية كما سيأتى .

ويترتب على تمثيل سند الشحن للبضاعة إمكان بيع البضاعة أو رهنها وهى لاتزال فى الطريق وقيام تسليم سند الشحن للمشترى أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها .

الفرع الثانى
التزامات الناقل

٣٥٨-يلتزم الناقل - بمقتضى عقد النقل البحرى- بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، كما يلتزم بشحن البضائع ورصها والمحافظة عليها . كذلك يلتزم بنقل البضائع وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه فى نهاية النقل.

المبحث الأول

الالتزام بإعداد السفينة

٣٥٩- تفرض المادة ٢١٤ على الناقل الالتزام بإعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه ، وإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ تفرض فى المادة ٣ فقرة أولى منها على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة فى حالة صالحة للملاحة ، وتجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على

الوجه المرضى ، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة لشحن البضائع فيها وجعلها فى حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها.

ويؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة طبقا للمعاهدة هو التزام ببذل عناية بحيث يعفى الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة إذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية فى تنفيذ التزامه قبل البدء فى السفر .

أما فى التقنين البحرى المصرى فالناقل ضامن لوصول البضائع سليمة ، والتزامه هذا التزام بتحقيق نتيجة بحيث لايعفى من المسئولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له فيه (م ٢٢٧ فقرة ١ و ٢٢٩) . ومؤدى ذلك أنه لايكفى الناقل لدرء مسئوليته أن يثبت أنه بذل الهة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة ، بل لابد من إثبات السبب الأجنبى . ومن ثم فإن نص المادة ٢١٤ بحرى مصرى لم تعد له الأهمية التى كانت لنص المادة ٣ فقرة ١ من معاهدة سندات الشحن .

المبحث الثانى

الالتزام بشحن البضائع

٣٦٠-طبقا للمادة ٢١٥ فقرة أولى يلتزم الناقل بشحن البضائع مالم يتفق على غير ذلك . بمعنى أنه يجوز الاتفاق على أن يتولى الشاحن شحن البضائع فى السفينة . ويستعين الناقل أو الشاحن فى القيام بالشحن بعمال الموانى . وهو إما أن يتعاقد معهم مباشرة أو عن طريق مقاول للشحن والتفريغ .

ويقصد بالشحن مجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة. وهو بذلك يتميز عن الرص الذى يقوم به الربان وينحصر فى ترتيب البضاعة وتنظيمها فى العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة .

ويتم الشحن عادة برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول أو (بشفاطات) إذا تعلق

الأمر بحبوب . وإذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف ، فلا مناص من الاستعانة بالصنادل أو المواعين.

٣٦١- **الشحن على سطح السفينة :** الأصل أن البضائع يجب أن تشحن فى عنابر السفينة . فلايجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة ، لأن ذلك يعرض البضائع لأخطار متعددة كالسقوط فى البحر أو الابتلال بمياه البحر أو بمياه الأمطار. ويكون الناقل مسئولا عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة. وفى ذلك تنص المادة ٢١٦ «عدا الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية لايجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن فى ذلك كتابة ، أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب فى جميع الأحوال أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح» .

ويؤخذ من نص هذه المادة أنه إذا كانت القاعدة العامة هى عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة ، إلا أنه يستثنى من هذه القاعدة ثلاث حالات :

(١) إذا حصل الناقل على إذن الشاحن بالشحن على سطح السفينة . وهذا الإذن يجب أن يكون ثابتا بالكتابة تلافيا للمنازعات . ولايشترط فى الإذن أن يكون ثابتا على سند الشحن ذاته ، بل يجوز أن يكون فى سند مستقل عن سند الشحن .

(٢) إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة . كما فى شحن ألواح الأخشاب والقاطرات والسيارات وغير ذلك من الأشياء التى جرى العرف بشحنها على السطح بالنظر إلى أحجامها الكبيرة

(٣) ولايسرى الحظر فى الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية وذلك لأن مخاطر هذه الملاحة طفيفة ، ولأن السفن التى تستخدم فى هذه الملاحة قد

لاتتوافر فيها عنابر تسمح برص البضاعة داخلها.

وفى الحالات الثلاث السابقة التى يجوز فيها شحن البضائع على سطح السفينة ، يجب على الناقل أن يتخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع ، مثل إحكام الربط والتغطية بالمشمعات وترك المسافات المناسبة منعا للاحتكاك أثناء سير السفينة . ويعفى الناقل من المسؤلية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من الشحن (م ٢٣١) ، كهلاك البضائع أو تلفها من جراء العواصف أو الامواج العالية [١] . ولكنه لايعفى من المسئولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة فى الشحن .

ويجب على الناقل فى جميع الاحوال التى يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر فى سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح . وذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.

المبحث الثالث

الالـــــتزام بالـــرّص

٣٦٢- **الرّص** stowage هو توزيع البضائع وترتيبها فى عنابر السفينة بطريقة تقى البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها. ويندرج فى عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك (مشمع) عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر. ورص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن سنة ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن . وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقرار الجمهورى رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨ .

ولماكان الرص يتعلق بثبات السفينة وتوازنها ، فإنه يدخل فى نطاق وظائف الربان الفنية ، وهو يلتزم بملاحظته ويظل مسئولا عنه ولو قام به تابعون للشاحن.

---

(١) نقض مدنى ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة أحكام النقض س ١٨ ص ١١٢٩ .

ويكون الربان مسئولا إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب عيب فى الــرص ، كما لو وضع قرب الأقمشة المشحونة أوعية من الزيت أخذ يتسرب منها الزيت إلى الأقمشة عند هبوب العاصفة ، أو إذا تمزقت أكياس الاسمنت بسبب وضع شحنة خشب فوقها .

٣٦٣- **المحافظة على البضائع:** ولايقتصر التزام الربان على رص البضائع عند القيام ، بل عليه أيضا أن يراقب الرص ويعتنى بالبضائع طيلة الرحلة البحرية. فعليه أن يقوم بتهويتها إذا تطلب الأمر ذلك ، وأن يعيد رصها اذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة . وفى ذلك تنص المادة ٢١٥ فقرة ٢ « ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة ».

المبحث الرابع

الالتـــزام بالنقـــل

٣٦٤- **خط السير :** نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو الالتزام الرئيسى فى عقد النقل البحرى، وماعداه من الالتزامات فيرد فى المرتبة الثانية .

ويجب على الربان أن يتبع طريق الملاحة المتفق عليه أو الذى جرت العادة باتباعه، فلايجوز له أن يسلك طريقا آخر أو أن يقف بموان لم تجر العادة بالوقوف عليها . ويجب على الربان أن يقوم بالرحلة المقررة مباشرة على خط مستقيم ، فلايجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلا إذا كان للانحراف مايبرره كما إذا وقع بسبب سوء الأحوال الجوية أو بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر .

٣٦٥- **ميعاد النقل:** وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذى يجب أن يتم فيه النقل ، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل فى مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة . وإذا لم يتم النقل فى الميعاد المحدد ، كان الناقل مسئولا عن تعويض الضرر الذى لحق الشاحن من جراء التأخر.

٣٦٦- **تغيير السفينة أثناء الطريق** : يجب أن يتم النقل على السفينة التى شحنت فيها البضاعة ابتداء . فلايجوز للربان تغيير السفينة فى الطريق. ومع ذلك إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا كان سبب ذلك ، وجب على الناقل بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك. وإذا كان توقف السفينة راجعا إلى سبب أجنبى لايد للناقل فيه كقوة قاهرة ، فتكون المصروفات فى هذه الحالة على الشاحن . وفى جميع الأحوال إذا وصلت البضائع إلى الميناء المتفق عليه ، فإن الناقل يستحق الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة (م ٢١٧) .

كذلك قد يحتفظ الناقل فى العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق. ويستفاد قبول الشاحن لتغيير السفينة أحيانا من تعاقده مع شركة ملاحة ليس لها خط مباشر نحو ميناء الوصول.

وإذا كان للناقل حق تغيير السفينة فى الطريق، فإنه يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة. ويجب على الناقل أن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الثانية . كما يجب على الناقل أن يخطر الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى ، وأن يرسل إليه سند الشحن المسلم من الربان الثانى، وذلك حتى يتمكن الشاحن من أن يتسلم البضاعة عند الوصول، ويتمكن أيضا من التأمين على مخاطر الرحلة على السفينة الجديدة .

٣٦٧- **ميناء الوصول** : ويجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه . وقد يحدد فى العقد ميناء الوصول حسب اختيار الشاحن « اسكندرية أو بورسعيد ». وفى هذه الحالة يجب على الربان أن يتوجه إلى الميناء الأول وينتظر أوامر الشاحن التى كثيرا ماتصله أثناء الطريق بواسطة الراديو.

وقد يجيز العقد للربان أحيانا أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة « أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان "or as near as she may safely get". ويتطبق هذا الشرط فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه

بسبب قوة قاهرة كحجر صحي أو حصر بحرى أو إضراب ، كما ينطبق أيضا فى الحالة التى يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه نظرا لأبعادها.

المبحث الخامس

الالتزام بتفريغ البضائع

٣٦٨- يقصد بالتفريغ إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء فى ميناء الوصول أو إلى الصنادل التى تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدا عنه.

وتقضى المادة ٢١٥ فقرة ١ بأن الناقل يلتزم بتفريغ البضائع مالم يتفق على غير ذلك . ومؤدى ذلك أنه إذا كان التفريغ يقع فى الأصل على الناقل ، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ . ولايمنع التزام الناقل بالتفريغ من الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ.

٣٦٩- **شرط التفريغ التلقائي** : وعندما يكون التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، يجب على الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول السفينة كى يتقدم لتفريغ البضاعة وتسلمها .بيد أن المرسل إليه قد لايتقدم إلا بعد فترة طويلة تتعطل فيها السفينة عن الاستغلال . ولذلك قد يتضمن سند الشحن شرطا يعرف بشرط التفريغ التلقائى بمقتضاه يقوم الربان بتفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسئوليته إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة . وعلى الناقل فى هذه الحالة أن يودع البضاعة بعد تفريغها الجمرك أو مخزنا عموميا أو لدى أمين لحساب المرسل إليه ، إذ أن التزامه بالمحافظة على البضاعة يظل قائما حتى تسليمها للمرسل إليه .

هذا وقد ينص فى سند الشحن على توكيل الناقل أو الربان فى اختيار مقاول للتفريغ يقوم بتفريغ البضاعة على نفقة المرسل إليه ومسئوليته ، وحينئذ يعتبر المقاول بمثابة متعاقد آخر مع المرسل إليه ، وتقوم بينهما رابطة قانونية مباشرة . وقد سبق بيان ذلك عند دراسة مقاول الشحن والتفريغ[١] .

(١) أنظر ما سبق بند ٢٧٨ .

المبحث السادس

الالتزام بتسليم البضائع

٣٧٠- يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه عند الوصول . وبالتسليم ينتهى تنفيذ عقد النقل البحرى. والتسليم عملية قانونية تتميز عن التفريغ الذى هو مجرد عملية مادية. وقد يكون التسليم سابقا على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ. وقد يكون لاحقا له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل.

وجرى قضاء محكمة النقض على أن عقد النقل البحرى لاينقضى ولاتنتهى مسئولية الناقل البحرى إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة تسليما فعليا إلى المرسل إليه أو نائبه ، ولايغنى عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لاتعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ، ومن ثم فلاينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولاتبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه [١]. ولايغير من هذا النظر أن تكون البضاعة قد خضعت لنظام « تسليم صاحبه» ، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم الناقل البحرى بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية ، وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل وتحت مسئوليته حتى يتم تسليمها، فلا أثر لهذا النظام الجمركى على مسئولية الناقل البحرى قبل المرسل إليه [٢] .

ويثبت التسليم بإعطاء إيصال إلى الربان باستلام البضاعة . بيد ان العمل جرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن ثم تقديمه للربان أو لممثل الناقل. وتنص المادة ٢٢٤ على أن « يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها مالم يثبت غير ذلك » .

---

(١) نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦ مجموعة أحكام النقض س ٢١ ص ١٣٨٤ ، ١٧ مارس ١٩٨٠ س ٣١ ص ٧،٨٣٢ ديسمبر ١٩٨١ مجموعة النقض البحرى للدكتور أحمد حسنى ص ٤٠ .

(٢) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ س ٢٦ ص ١١٩٧ .

وتسبق التسليم عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلها ومقاسها وحالتها وعلاماتها ومما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف . كما أن الفحص ضرورى إذا اشترط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلا.

والأصل أن يقوم الربان نفسه بتسليم البضاعة . بيد أن العادة جرت اليوم على أن يقوم أمين السفينة بوصفه ممثلا للناقل بتسلم البضاعة جملة من الربان وتوزيعها بعد ذلك على أصحابها ، وذلك حتى لاتظل السفينة فترة طويلة فى الميناء فى انتظار حضور المرسل إليهم والتحقق من البضاعة[1] .

٣٧١- صاحب الحق فى تسلم البضاعة: يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند وصولها إلى صاحب الحق فيها. وصاحب الحق فى تسلم البضاعة هو الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه (م ٢٢٣). ويجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو للأمر أو لحامله.

فإذا كان سند الشحن باسم شخص معين، وجب على الربان أن يسلم البضاعة إلى الشخص الذى ذكر اسمه فى السند أو الشخص الذى انتقل إليه هذا السند بمقتضى إجراءات حوالة الحق مما يقتضى وجوب تحقق الربان من شخصية من يطالب بالبضاعة عند الوصول .

وإذا كان سند الشحن إذنيا ، فلايجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للمظهر إليه الأخير وفقا للتظهير الثابت على ظهر السند .

أما إذاكان سند الشحن لحامله ، وجب على الربان أن يسلم البضاعة لأى شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول .

٣٧٢- الالتزام باخطار صاحب الحق فى تسلم البضاعة بوصول السفينة: وأثير التساؤل عما إذا كان الناقل يلتزم بإخطار صاحب الحق فى تسلم البضاعة بوصول السفينة أم أنه لايلتزم بذلك ، فقالت محكمة النقض « لماكان عقد النقل ينشئ التزامات متقابلة فى ذمة كل من الناقل والمرسل إليه منها .. التزام المرسل إليه أو حامل سند الشحن بالتقدم إلى الناقل أو وكيله البحرى فى ميناء

(١) انظر ما سبق بند ٢٦٣ وما بعده .

الوصول لتسلم البضاعة دون حاجة إلى إخطاره أو إعلامه بذلك حسب الأحوال متى كان ميعاد وصول السفينة معلوما سواء بالنص عليه فى سند الشحن أو سلفا لشحن البضاعة على خط ملاحى منتظم معلنة مواعيده من قبل ، ذلك أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى استلامها إخطار الأخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذى خلا قانون النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه . ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل به فإن الناقل لايلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفا مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى التزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون»[1].

٣٧٣- **تسليم البضاعة لأمين الحمولة :** وقد ينوب عن المرسل إليه فى تسلم البضاعة وكيل يدعى « أمين الحمولة ». وإذا تعلق الأمر بشحنة واحدة كبيرة تخص أشخاصا متعددين ، فقد جرى العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمين للحمولة يتسلمها من الربان أو من أمين السفينة ويتولى توزيعها على المرسل إليهم بعد ذلك. ويحصل أحيانا أن يقوم أمين السفينة بدور أمين الحمولة بمقتضى نص فى سند الشحن . فبوصفه أمينا للسفينة ممثلا للناقل يقوم بتفريغ البضاعة من السفينة ، وبوصفه ممثلا للمرسل إليه يتسلم البضاعة وينقلها إلى مخازن المرسل إليه . وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات تفريغ البضاعة وتسليمها وإنجازها على وجه السرعة وقد سبق بيان ذلك [2]

٣٧٤- **أوامر التسليم delivery orders :** يحصل أحيانا أن ترسل كمية من البضاعة يمثلها سند شحن واحد ، فيقوم صاحبها ببيعها أثناء الطريق

---

(١) نقض مدنى ٢٥ يناير ١٩٨٨ مجموعة أحكام النقض س ٣٩ ص ١٣٩ .

(٢) انظر ما سبق بند ٢٧٣ .

لأشخاص مختلفين. ولماكان من المتعذر تجزئة سند الشحن ، فإن البائع يصدر لمصلحة المشترين سندات خاصة تخول كلا منهم الحق فى المطالبة بجزء معين من البضاعة وتسمى بأوامر التسليم.

وقد عرضت المادة ٢١٢ لأوامر التسليم وأسمتها أذون التسليم[1] . وتقضى فقرتها الأولى بأنه يجوز للحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن . ووفقا للفقرة الثانية تصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الإذن. وطبقا للفقرة الثالثة يجب أن يذكر الناقل في سند الشحن القابل للتداول بيانا عن أذون التسليم التى أصدرها والبضائع المبينة بها ، وإذا وزعت الشحنة باكملها على أذون تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسترد سند الشحن ، إذ لم يعد لسند الشحن أية أهمية . وبمقتضى الفقرة الرابعة يعطى إذن التسليم حامله الشرعى حق تسلم البضائع المبينة به.

٣٧٥- الامتناع عن تسلم البضائع أو عدم وجود مطالب بها: إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء اجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بايداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل بالامتياز على من عداه (م ٢٢٦).

٣٧٦- التزاحم بين حملة نسخ مختلفة من نفس سند الشحن: تعرض أحيانا صعوبات منشؤها تحرير سند الشحن من عدة نسخ قابلة للتداول ، إذ قد تصل هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين نتيجة خطأ، أو عن غش كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات ويسلم نسخة من سند الشحن لكل من المشترين. فلمن يسلم الربان البضاعة فى هذه الحالة ؟ يجب التمييز بين ما

(١) إذن التسليم المنصوص عليه في المادة ٢١٢ هو غير إذن التسليم الذي جري العمل على أن يصدره الناقل أو وكيله في ميناء الوصول للمرسل إليه مقابل استرداد سند الشحن منه ، ويسمح هذا الإذن للمرسل إليه بتسلم البضاعة من الربان أو من مخزن الجمرك المودعة فيه البضائع .

إذا كان التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة ، وبين ما إذا كان هذا التزاحم بعد التسليم .

أولاً- إذا حصل التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة لأى منهم ، كانت الأفضلية لحامل النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير (م٢٢٥ فقرة ١) . وذلك لأنه بمجرد تظهير سند الشحن وتسليمه للمظهر إليه تنتقل ملكية البضاعة ، إذ الملكية تنتقل فى المنقول بالعقد متى ورد على شئ معين بالذات يملكه المتصرف (م ٢٠٤ و ٩٣٢ مدنى). ويقوم تسليم سند الشحن إلى المظهر إليه مقام تسليم البضاعة ذاتها (م ٩٥٤ مدنى). ومن ثم يكون الشاحن عند تظهيره لنسخة ثانية من سند الشحن قد تصرف فيما لايملك.

والعبرة فى الأقدمية بتاريخ أول تظهير يحمله سند الشحن ، إذ أن الحامل يتقدم بوصفه خلفا للمظهر إليه الأول من حيث الملكية ومن حيث الحيازة. وعلى هذا يفضل حامل نسخة سند الشحن التى تحمل أقدم تظهير ويسمى «الحامل الأول» ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق فى التاريخ لتظهير حامل النسخة الأخرى « الحامل الثانى ».

ثانيا- أما إذا حصل التزاحم بعد التسليم ، فلاصعوبة فى الأمر إذاكانت البضاعة قد سلمت للحامل الأول ، إذ أن هذا الحامل مفضل على غيره . إنما تثور الصعوبة إذا كانت البضاعة قد سلمت للحامل الثانى. فهل يجوز للحامل الأول أن يسترد البضاعة من الحامل الثانى؟ الحل السليم أنه يمتنع على الحامل الأول الاسترداد . وذلك لأن الحامل الثانى قد حاز البضاعة بسبب صحيح وكان حسن النية وقت حيازته . ومن ثم يصبح مالكا لها تطبيقا لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية (م٩٨٦ مدنى).

وقد يقال بأن سند الشحن يمثل البضاعة ، وأن حيازته تنوب عن حيازتها. وبالتالى يجب أن يعتبر الحامل الأول حائزا للبضاعة ومالكا لها بمجرد تظهير سند الشحن إليه. بيد أن هذا القول مردود عليه بأن سند الشحن يجعل حامله حائزا حيازة رمزية لبضاعة ليست فى يده فعلا، أما من يتسلم البضاعة فيحوزها حيازة فعلية. وفى مجال التزاحم بين الحيازتين تقدم الحيازة الفعلية

على الحياة الرمزية . وقد تضمنت هذا الحكم المادة ٩٥٤ مدنى بقولها « ١- تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها . ٢-على أنه إذا تسلم شخص هذه المستندات وتسلم آخر البضاعة ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعة » . وكذلك المادة ٢٢٥ فقرة ٢ بحرى بقولها « وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخا » .

٣٧٧- **حق المرسل إليه المباشر قبل الناقل** : إذا كانت البضاعة مرسلة لنفس الشاحن أو لممثله فلاصعوبة فى الأمر، إذ يستمد الشاحن حقه فى المطالبة بالبضاعة عند الوصول من عقد النقل ذاته الذى كان طرفا فيه.

أما إذا كان المرسل إليه شخصا آخر غير الشاحن فقد انعقد الإجماع فقها وقضاء[1]على أن المرسل إليه لايطالب بالبضاعة مستعملا حق الشاحن أو بوصفه وكيلا عنه ، بل أن له حقا مباشرا قبل الناقل يستطيع أن يطالبه بوفائه باسمه الخاص . بيد أن الإجماع إذا كان قد انعقد على الاعتراف للمرسل إليه بحق خاص مباشر قبل الناقل، إلا أن الآراء قد تعددت مع ذلك فى الأساس القانونى لهذا الحق .

فذهب البعض إلى أن عقد النقل يتضمن من جانب الشاحن اشتراطا لمصلحة المرسل إليه. ويترتب على هذا الاشتراط أن يكسب المرسل إليه حقا مباشرا قبل المتعهد الناقل بتنفيذ الاشتراط (م١٥٤ مدنى). بيد أن هذا الرأى ، إذا كان من شأنه تفسير حقوق المرسل إليه، فإنه لايفسر مايتحمله المرسل إليه من التزامات قبل الناقل وبوجه خاص التزامه بدفع أجرة النقل، إذ الثابت وفقا لأحكام الاشتراط لمصلحة الغير أن المستفيد لايترتب على قبوله أن يلتزم فى مواجهة المتعهد .

---

(١) ريبير جزء ٢ بند ١٥٨٢ ، ليون كان ورينو جزء ٥ بند ٧٥٠ ، جوسران فى النقل بند ٣٨٧ و ٣٨٢ .

استئناف مختلط ٨ أبريل ١٩٣٩ ب ٤٨-٢٧٦ ، نقض فرنسى ٢٠ مايو ١٩١٢ المجلة الدولية ٢٨ - ٣٢٦ .

وذهب البعض الآخر إلى أن عقد النقل ثلاثى الأطراف يضم الناقل والشاحن والمرسل إليه ، وأن المرسل إليه يعتبر طرفا فى هذا العقد منذ إبرامه استثناء من القاعدة فى نسبية أثر العقد ، وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل. ويعيب هذا الرأى أنه يقوم على أساس اقتصادى بحت لاعلى أساس قانونى.

ويرى فريق ثالث أن حقوق المرسل اليه والتزاماته إنما تستند إلى سند الشحن وحده. فعقد النقل ينشئ رابطة عقدية بين الشاحن والناقل، ولكنه لايحكم العلاقة بين المرسل إليه والناقل، بل يحكمها سند الشحن وحده إذ هو لايعلم غيره . ومما نأخذه على هذه الرأى أن سند الشحن ليس الا أداة لإثبات عقد النقل، وهذا العقد هو مصدر حقوق المرسل إليه والتزاماته.

وعندنا أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل يعتبر نائبا عن المرسل إليه. بيد أن هذه النيابة ناقصة بحيث يظل الشاحن طرفا فى عقد النقل فى الوقت الذى يكون فيه المرسل إليه طرفا فى هذا العقد وفقا لأحكام النيابة التى تقضى بانصراف آثار العقد إلى الأصيل.

وقد عرضت محكمة النقض المصرية لمركز المرسل إليه المستفيد من سند الشحن فقالت « إن قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل إليه طرفا ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل- ومركز الشاحن ، وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به » [1].

وأيا ماكان التفسير ، فلا نزاع في أن للمرسل إليه أن يتمسك بعقد النقل في مواجهة الناقل ، وأن للناقل بدوره أن يتمسك به في مواجهة المرسل إليه .

---

(١) نقض مدنى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض س ١٦ ص ٢٢٠ و ١٧ يونيو ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨ و ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض س ١٨ ص ٣٠٠ ، ١٤ أبريل ١٩٧٠ س ٢١ ص ٥٩٨ . ومقتضى ذلك أن يلتزم المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد فى سند الشحن باعتباره فى حكم الأصيل فيه .

الفرع الثالث

التزامـــــات الشاحـــــن

٣٧٨- يلتزم الشاحن - بمقتضى عقد النقل البحرى - بالتزامين رئيسيين : تسليم البضائع للناقل من جهة ، وأداء أجرة النقل من جهة أخرى .

المبحث الأول

الالتزام بتسليم البضائع للناقل

٣٧٩- توجب المادة ٢١٨ على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن ، إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك .

ويكون الشاحن مسئولا عن التأخير فى تسليم البضائع للناقل . وتقضى المادة ٢١٨ بأنه لايجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عند التأخير فى تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة .

ويجب على الشاحن أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل ، وتقيد هذه البيانات فى سند الشحن. ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦)،وحق الناقل فى هذا التعويض لايؤثر بحال على مسئولياته والتزاماته الناشئة عن عقد النقل تجاه أى شخص آخر غير الشاحن .

وإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠).

٣٨٠- **البضائع الخطرة** : وإذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، وأن يضع بياناً على البضائع للتحذير من خطورتها ، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا (م ٢٠٥ فقرة ٢) .

ويعرض نص المادة ٢٠٩ لحالة وضع بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الإنفجار في السفينة [١]. والبضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار لاتثير صعوبة ما في تحديد معناها . أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريت ،وقد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات قد تؤدى إلى حجز السفينة . ويجب التمييز – وفقا للنص – بين البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها ، وبين البضائع الخطرة التي شحنت بعلم الناقل ورضائه .

فإذا تعلق الأمر ببضائع خطرة وضعت في السفينة بغير علم الناقل ورضائه، جاز للناقل أو الربان في أي وقت وفي أي مكان إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها . وفضلا عن ذلك يكون الشاحن مسئولا قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة.وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملتها ضرورة المحافظة على سلامه السفينة والحمولة . إنما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن ليسمح بشحن هذه البضائع في السفينة لو علم بطبيعتها ، وهذا الإثبات من الصعب القيام به. بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة .

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع ووافق على شحنها ، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . وفي هذه الحالة لايتحمل الناقل أية مسئولية قبل الشاحن . ومع ذلك إذا توافرت شروط الخسارة المشتركة ، جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة وضد الحمولة .

المبحث الثاني
الالتزام بدفع الأجرة

٣٨١- **تحديد أجرة النقل :** للأطراف مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل . وإذا سكت الأطراف عن تحديد الأجرة فتحدد

---

(١) يقابل نص المادة ٤ فقرة ٦ من معاهدة سندات الشحن .

بالعـــرف أو بالقيــــاس على أجرة المثل يوم إبرام العقد . وجرت العادة على تقدير الأجرة حسب وزن البضاعة ، فيتفق على مبلغ معين عن كل طن أو كيلو جرام من البضاعة. وقد تحدد الأجرة على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتو لتر ،وتتبع هذه الطريقة فى نقل السوائل . وقد تحدد الأجرة على أساس القطعة أو القيمة ، وتتبع هذه الطريقة فى نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها .

٣٨٢- **الملتزم بأداء أجرة النقل :** الملتزم الأصلى بأداء أجرة النقل هو الشاحن الذى أبرم العقد مع الناقل . ولكن إذا اتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول ، كان المرسل إليه ملتزما أيضا بدفعها . وفى ذلك تنص المادة ٢١٩ فقرة أولى « يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ، التزم أيضا بأدائها من له الحق فى تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها ». ومعنى ذلك أن التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل لايخلى الشاحن من التزامه بل يظل للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه.

وإذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، قامت قرينة قانونية على أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن . وهذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس فى العلاقة بين الناقل والشاحن . ولكنها قاطعة لايجوز إثبات ما يخالفها فى مواجهة الغير حسن النية الذى لايعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لايزال مستحقا . ويعتبر المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م٢١٩ فقرة ٢) .

٣٨٣- **أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة :** يجعل المشرع للحوادث البحرية أثراً على دين الأجرة قد يؤدى إلى انقضائه نهائيا أو إلى إنقاصه أو إلى بقائه رغم أن النقل لم يتم وفقا للشروط المتفق عليها .

٣٨٤- **هلاك البضائع بقوة قاهرة أو بإهمال الناقل :** إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة كغرق أو حريق أو أعمال الحرب أو بسبب إهمال الناقل فى تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات ، فلا تستحق أجرة النقل

(م٢٢١) . وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة التى تقضى بأنه إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه ، وانقضى التزامه ، انقضى فى نفس الوقت التزام الطرف الآخر نظراً للتقابل والارتباط بين الالتزامين .

ومع ذلك فللقاعدة المتقدمة عدة استثناءات أهمها :

أ- تنص المادة ٢٢٠ على أن « تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو التضحية بها بأى صورة أخرى لإنقاذ السفينة والشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة » . ويفسَّر هذا الاستثناء بأن الشاحن يحصل على تعويض عن البضاعة الملقاة يقدر بحسب قيمتها فى ميناء التفريغ (م٣٣٠) . فكأن البضاعة قد وصلت حكما ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة نقلها .

ب- تستحق أجرة النقل على البضائع التى اضطر الربان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونة أو لإصلاح السفينة . وذلك لنفس العلة التى أملت الاستثناء السابق ، إذ أن الشاحن يحصل على قيمة البضائع بسعرها فى ميناء التفريغ (م١٠٥) .

٣٨٥- تلف البضاعة أونقص كميتها أوقيمتها أثناء السفر : وإذا وصلت البضاعة تالفة أو أصابها نقص فى كميتها أو قيمتها أثناء السفر ، التزم الشاحن بدفع الأجرة كاملة . وذلك لأن الناقل قام بالتزامه بنقل البضاعة فيستحق الأجرة عنها كاملة (م٢١٩ فقرة ٣) .

ولايجوز للشاحن ، الذى تلفت بضاعته بسبب قهرى أو لعيب خاص بها، أن يترك البضاعة فى مقابلة الأجرة (م ١٩٥) . ومع ذلك فإن لهذا الحكم استثناء أوردته المادة ٢/١٣١ (بحرى قديم) بقولها « ولكن إذا سالت أوعية النبيذ أو الزيت أو العسل أو نحوها من المائعات بحيث صارت فارغة أو قريبة من الفراغ يجوز تركها فى مقابلة الأجرة » . وأساس هذا الاستثناء أن وصول الأوعية شبه فارغة يجعل البضاعة فى حكم الهالكة ، وعندئذ لاتستحق الأجرة تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها فى المادة ٢٢١ بحرى .

٣٨٦- الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال : ويجرى العمل على أن

يدرج فى سندات الشحن شرط « الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال » . ومؤدى هذا الشرط أن تكون الأجرة مستحقة بأكملها متى بدأ تنفيذ عقد النقل ، فلا تتأثر بأى حادث يؤدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو عدم وصولها إلى ميناء التفريغ .

وقدعرض القانون لهذا الشرط فى المادة ١٩٤ فقرة ١ بشأن إيجار السفينة بالرحلة وأجازه ، ولامشاحة فى أن حكم هذه المادة ينطبق أيضا فى عقد النقل البحرى . والواقع أن العقد يتركب فى هذه الحالة من عمليتين قانونيتين : نقل وتأمين على الأجرة ، فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها .

٣٨٧- ضمانات الوفاء بأجرة النقل : يمنح القانون الناقل ضمانين للوفاء بأجرة النقل هما الحق فى الحبس وحق الامتياز .

١- الحق فى الحبس : كانت المادة ١٢٥ بحرى ملغى تقضى بأنه ليس للربان أن يحبس البضائع فى السفينة بسبب عدم دفع أجرة النقل ، نظرا لما يترتب على بقاء البضائع فى السفينة من تعطيلها عن الاستغلال ، وإن أجازت للناقل أو الربان أن يطلب من القاضى تعيين أمين أو حارس تودع لديه البضائع لحين دفع المستحق له . ثم جاءت المادة ٢٢٦ فقرة أولى بحرى جديد وأجازت للناقل - إذا امتنع صاحب الحق فى تسلم البضائع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل - أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى[1] ، كما أجازت للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة .

٢- حق الامتياز : وإذا لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل رغم إيداعها لدى أمين ، جاز للناقل أن يطلب بيعها . وطبقا للفقرة الثانية من المادة ٢٢٦« يكون للناقل امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التى

---

(١) وإذا استعمل الناقل حقه فى حبس البضاعة المنقولة أو بعضها استيفاء لأجرة النقل المستحقة لـــه ، فإن ذلك لا يعفيه من واجب المحافظة عليها فى فترة احتباسها ، فيكون مسئولا عن هلاكها أو تلفها مالم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبى لا بد له فيه (نقض ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة أحكام النقض س ١٧ ص ١٩٢٦) .

تستحق له بسبب النقل ». ويضمن هذا الامتياز أجرة النقل وأيضا المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل ، كمقابل التأخير فى الشحن والتفريغ وحصة السفينة فى الخسارة المشتركة.

الفرع الرابع
مسئولية الناقل البحرى

٣٨٨- **تمهيد:** إذا كان النقل البحرى هو أهم موضوعات القانون البحرى ، فإن مسئولية الناقل البحرى تحتل الصدارة بين المسائل التى يثيرها هذا النقل . ولم يعرض التقنين البحرى القديم لموضوع مسئولية الناقل البحرى رغم أهميته القصوى . ولذلك كان لا مناص من إعمال أحكام القواعد العامة فى المسئولية العقدية [١] . ولما كان التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة هى نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول فى الميعاد المحدد ، فإنه يكون مسئولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أى عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر فى تسليمها . ولاترتفع هذه المسئولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبى لايد له فيه ، كحادث فجائى أو قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن الدائن أو خطأ من الغير .

ونظرا للظروف الخاصة التى تمارس فيها صناعة النقل البحرى ، فقد درج الناقلون على اشتراط إعفائهم من المسئولية عن تنفيذ عقد النقل البحرى . وترتب على ذيوع شروط الإعفاء من المسئولية أن أصبحت شروطاً مألوفة معتادة، وتضاعف إهمال الناقلين وتابعيهم اعتمادا على عدم مسئوليتهم ، حتى جاز

---

(١) يلاحظ أنه لامحل لمساءلة الناقل البحرى إلا على أساس المسئولية العقدية ، لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدى يتحمله بمقتضى عقد النقل البحرى . فلا تصح مساءلته على أساس المسئولية التقصيرية وهى تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون ، مادام الناقل لم يرتكب فعلا يحرمه القانون (نقض مدنى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض س ١٦ ص ٢٢٠ ، ٢٤ مايو ١٩٨٢ مجموعة النقض البحرى للدكتور أحمد حسنى ص ٦٦) ، على أن مسئولية الناقل البحرى عن التلف الذى أصاب البضاعة نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباخرة إلى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة هى مسئولية تقصيرية لا عقدية حيث ينقضى عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة (نقض ١١ نوفمبر ١٩٧٤ مجموعة أحكام النقض س ٢٥ ص ١٢١٠) .

القول بأن تنفيذ عقد النقل البحرى أصبح رهنا بمشيئة الناقل . ولذلك جأر الشاحنون بالشكوى من هذه الشروط ونادوا بضرورة تدخل المشرع بغية تقرير بطلانها. ولم يكن الشاحنون وحدهم فى ميدان الكفاح ضد الناقلين ، بل انضم إليهم المؤمنون الذين كان يتعذر عليهم الرجوع على الناقلين بعد قيامهم بتعويض الشاحنين عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بسبب شروط الإعفاء من المسئولية . كما تضرّرت البنوك من ضعف القيمة الائتمانية لسندات الشحن ، وهى التى تقوم على أساسها الاعتمادات المستندية التى تمنحها البنوك لعملائها ، بسبب ما يدوّن فى هذه السندات من شروط إعفاء من المسئولية وتحفظات خاصة بالبضائع المشحونة .

وقد حدا هذا الوضع ببعض التشريعات إلى التدخل ودفع الدول المختلفة إلى إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ . وجرى العرف على تسميتها قواعد لاهاى Hague Rules لأن أساسها قواعد لاهاى التى وضعتها جمعية القانون الدولى فى مؤتمرها فى لاهاى سنة ١٩٢١ . ووافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ . وصدر المرسوم بإصدارها فى ٣١ يناير ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو ١٩٤٤ .

وإزاء الصعوبات التى كشف عنها تطبيق معاهدة سندات الشحن وضع فى بروكسل بروتوكول بتعديلها فى ٢٣ فبراير ١٩٦٨ ، وأطلق على هذا البروتوكول اسم « قواعد وسبى » ودخل دور النفاذ فى ٢٣ يونيو ١٩٧٧ . وصدر فى مصر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ فى ٢٣ سبتمبر ١٩٨٢ بالموفقة على بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتبارا من ٣٠ ابريل ١٩٨٣ .

وعلى أن معاهدة سندات الشحن ، وإن أزالت جانبا من الغبن عن الشاحنين لاسيما بإبطال بعض شروط الإعفاء من المسئولية ، إلا أنها قد جاءت فى مجملها فى صالح الناقلين . وتحت ضغوط من دول الشاحنين وهى من الدول النامية بوجه عام ، أبرمت فى هامبورج بجمهورية ألمانيا الاتحادية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ لمعروفة باسم «قواعد

هامبورج» لكي تحل محل اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٤ المتعلقة بسندات الشحن وبروتوكول ١٩٦٨ المعدل لها . وقد سارعت مصر فصدقت على قواعد هامبورج فى ٢٣ ابريل ١٩٧٩ ودخلت هذه المعاهدة دور النفاذ فى أول نوفمبر ١٩٩٢ . ومن الغريب أنه قد صدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة١٩٩١ بنشر اتفاقية هامبورج فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ أى قبل نفاذها على المستوى الدولى .

وقد استوحى التقنين البحرى المصرى الجديد أحكامه الخاصة بمسئولية الناقل البحرى من قواعد هامبورج ، ولكنه لم ينقلها نقلا حرفيا وكاملا ، وإنما خالفها فى كثير من المواضع وبخاصة فى أساس مسئولية الناقل البحرى .

٣٨٩- **تقسيم :** ونقسم دراستنا لمسئولية الناقل البحرى إلى مباحث ستة : نتناول فى المبحث الأول أساس مسئولية الناقل البحرى ونطاقها ، و فى المبحث الثانى حالات إعفاء الناقل البحرى من المسئولية ، وفى المبحث الثالث بطلان شروط الإعفاء من المسئولية ، وفى المبحث الرابع التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى ، وفى المبحث الخامس مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى .ثم نعالج فى المبحث السادس الأخير دعوى المسئولية .

المبحث الأول

أساس ونطاق مسئولية الناقل البحرى

٣٩٠- **أساس المسئولية فى قواعد هامبورج :** تقيم قواعد هامبورج مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى التسليم على أساس الخطأ المفترض . وفى ذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى منها على أن «يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير فى تسليمها إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهده الناقل مالم يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر .

ويتضح من هذا النص أن الناقل البحرى يكون مسئولا عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها فى عهدته دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل

على خطأ الناقل . ومعنى ذلك أنه يفترض خطأ الناقل عند وقوع هذه الأضرار. ولكن يستطيع الناقل نفى قرينة الخطأ ودفع مسئوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر ، أى أن التزام الناقل فى ظل قواعد هامبورج هو التزام ببذل عناية لابتحقيق نتيجة .

٣٩١- **أساس المسئولية فى التقنين البحرى المصرى :** ولقد تأثر مشروع التقنين البحرى المصرى بقواعد هامبورج فأقامت المادة ٢٢٩ فقرة أولى منه مسئولية الناقل البحرى على أساس الخطأ المفترض بحيث لايحتاج المتضرر إلا إلى إثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . وأجاز المشروع للناقل نفى المسئولية بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير .

على أن النص الخاص بمسئولية الناقل البحرى جاء فى التقنين البحرى مغايراً تماما لصياغته فى المشروع . فنصت المادة ٢٢٧ فقرة أولى من التقنين على أن « يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن ، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها ، أو إيداعها طبقا للمادة السابقة ». ثم جاءت المادة ٢٢٩ فنصت على أن « يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة ١ من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه ».

ويستفاد من هذين النصين أن التزام الناقل البحرى فى القانون المصرى التزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسئولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها . ولاترتفع هذه المسئولية عن الناقل إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لايد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو العيب الذاتى للبضائع أو الخطأ من الغير . ومن ثم فإن أساس مسئولية الناقل البحرى فى التقنين الجديد لايختلف عن أساس هذه المسئولية فى التقنين القديم .

وليس من شك فى أن حكم القانون المصرى أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد فى قواعد هامبورج ، إذ لايعفى الناقل من المسئولية وفقا للقانون المصرى حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

٣٩٢- صور مسئولية الناقل : يلتزم الناقل ، بمقتضى عقد النقل البحرى، بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة فى الميعاد المتفق عليه . ومن ثم فإن لمسئولية الناقل البحرى صورا ثلاث: مسئولية عن هلاك البضاعة أو عجزها ، ومسئولية عن التلف ، ومسئولية عن التأخير .

١- فيكون الناقل مسئولا إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا أو إذا وجد عند الوصول عجز فى وزنها أو عددها المبين فى سند الشحن . بيد أن مسئولية الناقل عن العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ما جرت به العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التى تشحن صبا (منفرطة) كالحبوب ، من التسامح عما يلحق هذه البضاعة عن عجز طفيف أثناء النقل فى حدود معينة بسبب الضغط أو البخر أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلا عن عمليتى الشحن والتفريغ، وهو ما يسمى بعجز الطريق . أما البضائع المشحونة فى طرود فإن الحزم يقيمها فى الأصل من ذلك .

٢- ويكون الناقل مسئولا أيضا عن التلف الذى يكتشف بالبضاعة عند الوصول ، إذ يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن فى حالة جيدة، مالم تدرج تحفظات فى سند الشحن خاصة بحالة البضاعة .

٣- ويكون الناقل مسئولا أخيرا عن التأخير فى تسليم البضاعة عن الميعاد المتفق عليه أو الذى جرت به العادة . وتقضى المادة ٢٤٠ بأن يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع ، وأن الناقل يعتبر قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق ، وأن الناقل لايبرأ من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لايد له فيه . وتعد

البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوما التالية لانقضاء ميعاد التسليم (م ٢٢٨) .

٣٩٣- الأخطاء التى تستتبع مسئولية الناقل : مجرد عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضائع سليمة فى الميعاد المتفق عليه يجعله مسئولا ، مالم يثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبى لايد فيه ، مما يدعو إلى البحث فى سبب الضرر اللاحق بالمرسل إليه .

١- فقد يكون الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئا عن خطأ الناقل الشخصى كأن يستخدم فى النقل سفينة غير صالحة للملاحة . وإذا كان عدم صلاحية السفينة للملاحة ناشئاً عن عيب خفى بها يجهله الناقل ، فإن هذا لاينتقص من مسئوليته . بيد أن القضاء الفرنسى ، مستوحيا فى ذلك اعتبارات العدالة وحدها ، يقضى بعدم مسئولية الناقل فى هذه الحالة [١] ، استناداً إلى أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد بحيث يستحيل على الناقل مهما بذل من همه وعناية أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية .

٢- والغالب أن ينشأ الضرر اللاحق بالبضاعة عن خطأ تابعى الناقل البحريين (الربان ، والطاقم ، والمرشد) أو تابعيه البريين ، كأن يكون الهلاك أو العجز نتيجة سرقة أو حريق بخطأ التابع ، أو التصادم من الربان ، أو نتيجة مناورة خاطئة أو عدم العناية بالبضاعة ، أو رصها رصا سيئا .

٣٩٤- أسباب دفع مسئولية الناقل : يسأل الناقل بمجرد عدم قيامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه سليمة فى الميعاد المتفق عليه . إنما للناقل أن يدفع هذه المسئولية إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخر فيه ناشئ عن سبب أجنبى لايد فيه ، كخطأ الشاحن أو عيب ذاتى فى البضاعة أو خطأ من الغير أو قوة قاهرة (م ١٦٥ مدنى ، ٢٢٩ ، ٢٤٠ بحرى) ، ومؤدى ذلك أنه إذا بقى سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مجهولاً ظل الناقل مسئولاً .

١- فلا محل لمسئولية الناقل إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن كعدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تعبئتها .

---

(١) نقض فرنسى ١٦ نوفمبر ١٨٨٩ المجلة الدولية ١٤ - ٣٢٩ .

٢- ولا يسأل الناقل كذلك إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن عيب ذاتى فى البضاعة كأن تكون مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة .

٣- وتنتفى مسئولية الناقل إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الغير أى من شخص أجنبى لايسأل عنه الناقل ، كما إذا كان الضرر نتيجة تصادم وقع بخطأ ربان سفينة أخرى ، وكما إذا كان الضرر ناتجا من بضاعة أخرى خطرة لم يعلن صاحبها عن طبيعتها ولم يكن فى وسع الناقل أن يعلم بخطرها .

٤- وترتفع مسئولية الناقل إذا كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة . والقوة القاهرة يجب أن تكون حادثا لايمكن توقعه ولايمكن دفعه . ومن أمثلتها العواصف الشديدة ، وهياج البحر هياجاً غير عادى [١] وحوادث الحرب ، وحظر التجارة ، وفرض حصر بحرى على ميناء الوصول ، واستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة ، وقيود الحجر الصحى الاستثنائية ، والفتن والثورات . ولايعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا وقع فى ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن . أما الإضراب عن العمل فلا يعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا وكان فجائيا غير متوقع من الناقل ولادخل لإرادته فى وقوعه .

ويلاحظ أن التغيرات الجوية العادية لاتعتبر من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع. ومن ثم يكون الناقل مسئولا عن التأخر الناشئ عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يقع فى كل سنة على وتيرة واحدة فى فصل معين. كما يكون مسئولا عن التأخر الناشئ عن المد والجزر إذا كان يحصل بصفة دورية .

٣٩٥- النطاق الزمنى لمسئولية الناقل : حددت المادة ٢٢٧ فقرة أولى النطاق الزمنى لمسئولية الناقل بالفترة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها . وفى هذا النطاق الزمنى تسرى أحكام المسئولية المنصوص عليها فى القانون . أما خارج

---

(١) نقض مدنى ١٧ مايو ١٩٦٦ أحكام النقض س ١٧ ص ١١٢٩ .

هذا النطاق الزمنى ، أى ما قبل هذه الفترة أو ما بعدها ، فتخضع مسئولية الناقل للقواعد العامة فى المسئولية ، ويجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسئولية تطبيقا للحرية التعاقدية .

٣٩٦- حالات مستبعدة من أحكام المسئولية : تقضى المادة ٢٢٧ فقرة ٢ بعدم سريان أحكام المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من ذات المادة على نوعين من النقل :

(أ) الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك . وليس معنى ذلك أن الناقل لايكون مسئولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى هذه الملاحة ، وإنما تخضع مسئوليته للقواعد العامة فى المسئولية العقدية ، ما لم يتفق على خضوع هذه الملاحة لأحكام المسئولية الواردة فى التقنين البحرى .

(ب) النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذا لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل . وقد سبق القول بأن القانون الجديد يميز بين عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحرى ويضع لإيجار السفينة أحكاماً مكمّلة لإرادة المتعاقدين فى حين أن أحكام عقد النقل البحرى وبخاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل هى أحكام ملزمة تتعلق بالنظام العام . بيد أن المادة ٢٢٧ فقرة ٢ بعد أن أخرجت النقل بمقتضى عقد الإيجار من نطاق أحكامها ، عادت فاستثنت حالة صدور سند شحن تنفيذا لعقد الإيجار وقضت بسريان أحكام هذه المسئولية على هذا السند إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو غير المستأجر الموقع على عقد الإيجار . وقد تقرر هذا الاستثناء لصالح الغير حامل سند الشحن الذى لم يشترك فى إبرام عقد الإيجار وكان أجنبيا عنه فهو خليق بالإفادة من أحكام المسئولية الواردة فى القانون والتمتع بحمايتها ، ومن ثم تخضع علاقته بالناقل (المؤجر) لأحكام هذه المسئولية لا لنصوص عقد الإيجار . أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس المستأجر الموقع على عقد الإيجار أو ممثله ، فإن النقل يظل خاضعا لنصوص عقد الإيجار إذ أنها العقد الذى يربط الطرفين، وما سند الشحن إلا مجرد إيصال بتسلم الربان البضاعة فى هذه الحالة .

المبحث الثانى

حالات الإعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية

٣٩٧- قضى التقنين بإعفاء الناقل البحرى قانونا من المسئولية فى بعض الحالات مراعيا فى ذلك الظروف الخاصة بالنقل البحرى ، وتتحصل فى أربع حالات وردت فى القانون على سبيل الحصر وهى : حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن من جهه أولى ، وحالة النقل على سطح السفينة من جهه ثانية ، وحالة نقل الحيوانات الحية من جهه ثالثة ، وحالة إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر من جهة رابعة وأخيرة .

٣٩٨-(١)- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن : تنص المادة ٢٣٠ على أنه « إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات ». ويخلص من هذا النص أنه إذا قدّم الشاحن عمداً بيانا غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها ، جوزى على ذلك بإعفاء الناقل من المسئولية أياً كان سبب الهلاك أو التلف . وينطبق هذا الجزاء - وهو بمثابة عقوبة مدنية - ولولم يكن للبيان غير الصحيح أثر ما فى تحقق الضرر ، ولو كان هذا البيان غير الصحيح قد أدرج فى سند الشحن لابقصد غش الناقل ولكن لأسباب أخرى جمركية أو مالية .

ويشترط لتطبيق الجزاء سالف الذكر أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد أى عن علم وبينة بعدم صحته . فإذا كان البيان غير الصحيح قد صدر عن حسن نية فلامحل لتطبيق الجزاء المقرر . ويقع على عاتق الناقل إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحن [1].

٣٩٩-(٢)-نقل البضائع على سطح السفينة : تنص المادة ٢٣١ على

---

(١) ذهبت محكمة النقض الفرنسية (٢٧ ديسمبر ١٩٤٣ سيرى ١٩٤٤ - ١ - ١٢٥) إلى تطبيق الجزاء ، ولو قدم الشاحن بيانا بأقل من قيمة البضاعة الحقيقية استنادا إلى أن النص يحرم الشاحن من مطالبة الناقل إذا تعمد تدوين بيان غير صحيح عن قيمة البضاعة من غير تمييز بين ما إذا كان هذا البيان أعلى من القيمة الحقيقية أو أقل منها . وهذا النظر غير سليم (أنظر مؤلفنا أصول القانون البحرى بند ٥٤٩) .

أن « لايسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ».

وقد سبق بيان أنه لايجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا فى حالات محددة ، ويجب عليه فى جميع الأحوال أن يذكر فى سند الشحن أن البضائع مشحونة على سطح السفينة [1]. ومتى كان الناقل مرخصا له بهذا النوع من النقل وذكر فى سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح ، فإنه لايكون مسئولا عن هلاك هذه البضائع أو تلفها إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ،كأن يثبت أن هلاك البضائع أو تلفها بسبب حرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار أو العواصف أو بسبب انتزاعها من قبل الأمواج الهائجة . ولكن الناقل لايعفى من المسئولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة فى الرصّ .

٤٠٠ -(٣)- **نقل الحيوانات الحية** : تقضى المادة ٢٣٢ بأن « لايسأل الناقل فى حالة نقل الحيونات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه ».

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن لسنه ١٩٢٤ استبعدت نقل الحيوانات من نطاق تطبيق أحكامها نظراً لأن مخاطر نقلها كبيرة ولأنه يرافقها تابع للشاحن فى أغلب الأحيان ، مما رؤى معه ترك حكمها لحكم القواعد العامة. أما قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ فقد أخضعت هذا النقل لأحكامها (م ١ فقرة ٥) ، وقررت إعفاء الناقل من المسئولية بشروط معينة (م ٥ فقرة ٥) . وقد تأثر التقنين البحرى المصرى الجديد بقواعد هامبورج فأخضع نقل الحيوانات الحيه لأحكامه ، وقرر إعفاء الناقل من المسئولية فى حالة هلاك الحيوانات أو إصابتها بضرر ، بشرط أن يثبت الناقل أن هذا الهلاك أو الضرر

---

(١) راجع بند ٣٦

ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوارالبحر . وقدّر المشرع صعوبة هذا الإثبات الملقى على الناقل ، فافترض أن هلاك الحيوانات أو ما أصابها من ضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إذا قام الناقل بتنفيذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات. على أنه يجوز للشاحن نفى هذه القرينة وإثبات وقوع خطأ من الناقل أو نائبه أو تابعيه أدى إلى وقوع الضرر .

وجدير بالذكر أن نص المادة ٢٣٢ بحرى مصرى لايشمل التأخير فى تسليم الحيوانات ، فى حين أن النص المقابل فى قواعد هامبورج يشمل التأخير كما يشمل الهلاك والإصابة بضرر . ومن ثم يمتنع على الناقل طبقا للقانون المصرى دفع مسئوليته عن التأخير إلا بإثبات السبب الأجنبى ، فى حين أن للناقل طبقا لقواعد هامبورج أن يدفع مسئوليته عن التأخير عن طريق إثبات أنه ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية .

٤٠١ -(٤)- **إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر :** تنص المادة ٢٤٢ على أن « لايسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لإنقاذ الأموال فى البحر » .

ويلاحظ أن معاهدة سندات الشحن تعفى الناقل من المسئولية عن الأضرار التى تنتج عن الإنقاذ ، سواء كان إنقاذ للأرواح أم إنقاذاً للأموال فى البحر . أما قواعد هامبورج فقد ميزت بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال ، وبهذا التمييز يأخذ التقنين البحرى المصرى .

فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح ، فإن الناقل يعفى من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذى يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ ، كأن تنحرف السفينة عن خط سيرها للقيام بالإنقاذ . وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانونى يقع على عاتق الربان يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه ، كما أن الأرواح البشرية لايعادلها مال .

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال ، فلا يعفى الناقل من المسئولية إلا بسبب

التدابير المعقولة التى يتخذها لإنقاذ الأموال فى البحر . وذلك لأن انقاذ الأموال أمر اختيارى لاإلزام على الربان بالقيام به . ومن ثم لايعفى الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذى ينتج عنها إلا إذا كانت التدابير التى اتخذها الربان معقولة .

المبحث الثالث

بطلان شروط الإعفاء من المسئولية

٤٠٢- أبطلت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ الشروط التى تتضمن إعفاء الناقل البحرى من المسئولية أو التخفيف منها على خلاف أحكامها (م ٣ فقرة ٨) . وكذلك الحكم فى قواعد هامبورج حيث قضت المادة ٢٣ فقرة أولى منها ببطلان كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أيه وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد فى حدود مخالفته لها .

ثم جاء التقنين البحرى المصرى وأورد المادة ٢٣٦ التى نصت على مايأتى :

« يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية :

(أ) إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها .

(ب) تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل .

(ج) تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة (١)من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

(د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أى اتفاق آخر مماثل ».

وهذا النص يقضى ببطلان كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية التى تقع على عاتقه طبقا للقانون ، بطلانا مطلقا . وقد أراد المشرع

بذلك حماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين كانوا يفرطون فى اشتراط عدم مسئوليتهم عن الأضرار التى تصيب البضائع

ويلاحظ أن شرط الإعفاء من المسئولية لا يكون باطلا إلا إذا تم الاتفاق عليه قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر . أما إذا تم الاتفاق عليه بعد وقوع الحادث فإنه يقع صحيحاً ، إذ لايخشى حينئذ من ضغط الناقل على إرادة الشاحن ، فتنتفى الحاجة إلى حمايته .

٤٠٣- **الشروط الباطلة :** وتطبيقاً لنص المادة ٢٣٦ تبطل الشروط الآتية بطلاناً مطلقاً :

١- شرط إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها . ويقصد بالشرط الباطل الشرط الذى يعفى الناقل من المسئولية فى غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً ، كأن يتضمن إعفاء الناقل من المسئولية عن أخطاء الربان والتابعين البحريين الملاحية أو التجارية . والنص يذكر حالتى الهلاك أو التلف وأغفل ذكر حالة التأخير فى تسليم البضائع . وعندنا أن هذا الإغفال غير مقصود ، ومن ثم يبطل الإتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير .

٢- شرط تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل . فالناقل مسئول قانوناً عن الهلاك أو التلف أو التأخير ، ولايجوز له دفع مسئوليته إلا بإثبات السبب الأجنبى . فكل شرط يقضى بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل ، كأن يلزم المتضرر بإثبات خطأ الناقل أو يجيز للناقل دفع المسئولية بإثبات أنه وتابعيه اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، هو شرط يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل ومن ثم يكون باطلاً .

٣- شرط تحديد المسئولية بمبلغ يقل عن الحد القانونى [1] .

٤- شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذى عقده الشاحن ، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسئولية عن أخطائه على نفقة الشاحن ، أى بفضل أقساط التأمين التى دفعها الشاحن .

---

(١) نقض ٣٠ أبريل ١٩٧٥ مجموعة أحكام النقض س ٢٦ ص ٨٩٠ .

٥- شرط « الجهل بالوزن » وما ماثله من التحفظات المتعلقة بالبضائع ، إذا لم تكن لدى الناقل أسباب جدية للشك فى صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها [١] .

٦- شرط التحكيم الذى يرد فى سند الشحن مع تفويض المحكمين بالصلح ، إذ أن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيد بأحكام القانون (م٥٠٦ مرافعات) ، وتبعا يكون من أثر هذا الشرط عدم تقيد المحكمين بأحكام القانون وهى آمرة تتعلق بالنظام العام . وتنص المادة ٢٤٧ على بطلان كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بالأحكام المنصوص عليها فى القانون بشأن عقد نقل البضائع بحراً. أما الاتفاق على التحكيم بعد نشأة النزاع مع تفويض المحكمين بالصلح فيقع صحيحاً ، إذ يتمتع الشاحن حينئذ بإرادة حرة لايخشى معها ضغط الناقل .

٤٠٤- **الشروط الصحيحة** : وعلى عكس ذلك يعتبر صحيحاً كل شرط لايؤدى إلى إعفاء الناقل من المسئولية التى يفرضها عليه القانون أو إلى تخفيف هذه المسئولية . ومن ثم تكون الشروط الآتية صحيحة وفقاً للقانون :

١- شرط تنازل الناقل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له ، أو الشرط الذى يزيد الناقل بمقتضاه فى مسئوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك فى سند الشحن (م٢٣٧)[٢]. كما لو اشترط تحديد مسئولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانونى .

٢- الشرط المتعلق بتسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقانون معين أو وفقاً لقواعد يورك وأنفرس .

٣- شرط استحقاق أجرة النقل فى جميع الأحوال . فهذا الشرط ليس

---

(١) راجع بند ٣٢٢ .

(٢) يلاحظ أن المادة ٢٣٧ تشترط أن يكون التنازل أو الزيادة مذكوراً فى سند الشحن . ولكن هذا الاشتراط ليست له فى رأينا قيمة كبيرة . فإذا كان المطالب بالبضاعة عند الوصول هو نفس الشاحن ، فإن له من غير شك أن يتمسك بالاتفاق المبرم بينه وبين الناقل ولو لم يدوّن فى سند الشحن . ولا يتغير الحكم إذا كان المطالب بالبضاعة هو غير الشاحن ، إذ أن له بمقتضى حقه الخاص أن يتمسك بكل شروط ال ند المبرم بين الناقل والشاحن .

شرط إعفاء من المسئولية ، لأنه لا يمنع المرسل إليه من المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

٤- شرط التفريغ التلقائى على نفقة المرسل إليه ومسئوليته إذا لم يتقدم لتفريغ البضائع وتسلمها خلال فترة معينة من وصول السفينة [1] .

٤٠٥- صحة الشروط المعدلة لأحكام المسئولية فى النقل الاستثنائى: بعد أن قضت المادة ٢٣٦ ببطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها، جاءت المادة ٢٣٨ فأوردت استثناء على هذا الحكم بالنص على أنه «يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الاستثنائية التى يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق ، بشرط أن لايكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه وبشرط أن لايصدر سند شحن ، وأن يدوّن الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك » .

ويؤخذ من هذا النص أن الاستثناء الذى يقرره لا يكون صحيحاً منتجاً لأثره إلا إذا توافرت ثلاثة شروط :

١- أولها ، أن يكون للنقل طابع استثنائى خاص إما بسبب ظروف النقل كما إذا اقتضى الأمر خرق حصر بحرى مفروض على ميناء الوصول ، وإما بسبب طبيعة البضاعة كما إذا تعلق الأمر بنقل تحف أو آثار أو نقل مفرقعات أو مواد ذرية .

٢- والثانى ، أن لايتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه ، كأن يقتصر على نقل عبء الإثبات وإلزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه .

٣- والثالث ، أن لايصدر سند شحن ، بل يدوّن الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك .

---

(١) راجع بند ٣٦٩ .

المبحث الرابع

التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى

٤٠٦- يقوم التنظيم القانونى لمسئولية الناقل البحرى على أساسين هما : بطلان شروط الإعفاء من المسئولية من جهة ، والتحديد القانونى لمسئولية الناقل من جهة أخرى . وبذلك يتحقق التوازن بين مصلحة الشاحنين ومصلحة الناقلين .

وتعرض المادة ٢٣٣ فقرة أولى للتحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى فتقول « تحدد المسئولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة ، أى الحدين أعلى ». وتقضى المادة ٢٤٠ فقرة ٣ بأنه « لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون ». وبذلك يسرى الحد الأقصى للتعويض على حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

ونتكلم عن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى من حيث نطاق تطبيقه ، وحساب الحد القانونى ، والمقصود بالطرد أو الوحدة الذى يتم التحديد على أساسه ، وحساب الحد القانونى فى حالة النقل بالحاويات ، والحالات التى لايجوز فيها للناقل التمسك بتحديد المسئولية ، وتحديد مسئولية تابعى الناقل، والاتفاق على رفع الحد القانونى .

٤٠٧- **نطاق تطبيق التحديد :** ينطبق التحديد القانونى للمسئولية على جميع الدعاوى ضد الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير سواء أقيمت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أم على أساس المسئولية التقصيرية ، كما هو صريح نص المادة ٢٣٣ «تحدد المسئولية أيا كان نوعها ». وقد يبدو ذلك غريبا إذ أنه لامحل لمساءلة الناقل البحرى إلا على أساس المسئولية العقدية . بيد أن هذه الغرابة تزول إذا روعى أن الشاحن أو المرسل اليه قد يقيم دعواه على

أساس المسئولية التقصيرية بقصد حرمان الناقل من تحديد المسئولية ، ومن ثم جاء النص ليشمل كافة دعاوى المسئولية أيا كان نوع هذه المسئولية .

٤٠٨- وكان الفقة والقضاء قد استقرا فى ظل معاهدة سندات الشحن على أنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته فى حالة الغش الذى يقع منه شخصياً ، استناداً إلى المبدأ العام وهو أن الغش يفسد كل أمر و يستبعد تطبيق الأحكام القانونية المقررة لحماية الناقل حسن النية الذى ينفذ التزاماته بأمانة وإخلاص . وكان الخلاف قد أثير حول وقوع خطأ جسيم من الناقل أو من تابعيه . وذهب رأى إلى أن الناقل يفقد حقه فى تحديد المسئولية وفقاً للمعاهدة إذا صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم ، استناداً إلى أن الخطأ الجسيم يعتبر معادلا للغش ويجرى عليه حكمه . وذهب رأى آخر إلى أن للناقل أن يفيد من التحديد القانونى ولو صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم ، استناداً إلى أن المادة ٤ فقرة ٥ بند ١ من المعاهدة تنص على أن الناقل لايلزم بمبلغ يزيد على الحد القانونى « فى أى حال من الأحوال » ، وهى عبارة تشمل بعموميتها وإطلاقها كل صور المسئولية ولو كانت ناشئة عن خطأ جسيم .

وتضمن التقنين البحرى المصرى المادة ٢٤١ فقرة أولى التى تنص على أنه « لايجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث . وهذا النص مستمد من نص المادة ٨ فقرة ١ من قواعد هامبورج التى أخذته بدورها عن القانون الأنجلو سكسونى الذى يعرف مايسمى بالخطأ الإرادى Wilful Misconduct .

ويخلص من نص المادة ٢٤١ فقرة أولى أن الناقل يفقد حقه فى التحديد القانونى فى حالتين :

الأولى – إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر . و هذا هو مفهوم الغش .

الثانية– إذا كان الفعل أو الامتناع قد صدر من الناقل أو من نائبه أو من

أحد تابعيه بعدم اكترات مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث . وهــذا ما يسمى بالخطأ غير المغتفر .

وتفريعا على ما تقدم لايفقد الناقل حقه فى تحديد المسئولية إذا صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه خطأ جسيم غير مقترن بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث .

وغنى عن البيان أنه يجب على المتضرر إثبات ارتكاب الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه الغش أو الخطأ غير المغتفر إذا أراد درء تحديد المسئولية والحصول على التعويض الكامل. بيد أن المشرع قدّر صعوبة إثبات الغش ، فنص فى المادة ٢٤١ فقرة ٢ على أنه يفترض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر فى الحالتين الآتيتين: الأولى، إذا أصدر سند الشحن خاليا من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية . والثانية ، إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة ، وهذه القرينة القانونية على الغش قرينة لايجوز إثبات عكسها .

٤٠٩- **حساب الحد القانونى :** وتحدد المادة ٢٣٣ مسئولية الناقل بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة ، أى الحدين أعلى [1] ؛

فلو فرض أن عدد الطرود الهالكة كان عشرة طرود وزنها الإجمالى ٥٠٠٠ كيلو جرام فإن الحد الأقصى للتعويض يكون عشرين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس عدد الطرود ، أو ثلاثين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى . ومن تتحدد مسئولية الناقل بأعلى الحدين أى بمبلغ ثلاثين ألف جنيه .

---

(١) لما كانت مصر قد انضمت الى قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ التى اتخذت حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى أساسا لتحديد مسئولية الناقل البحرى وقضت بتحويل مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية تبعا لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم - فإننا نرى تعديل نص المادة ٢٣٣ من التقنين البحرى المصرى بما يتمشى مع حكم قواعد هامبورج توحيدا للتنظيم الوطنى والتنظيم الدولى فى هذا الشأن . وذلك عن طريق الإحالة الى قواعد هامبورج وكل تعديل يطرأ عليها تكون مصر طرفا فيه ، مما ينفى الحاجة الى التدخل المستمر لتعديل مبالغ التحديد بمراعاة التغير فى قيمة النقد المصرى . وقد أبدينا هذا الرأى من قبل عند الكلام عن تحديد مسئولية مالك السفينة (بند ١٧٤)

وهذا الحد القانونى هو حد أقصى للتعويض يمتنع إلزام الناقل بما يجاوزه. وهو لاينطبق إلا فى حالة ما إذا كان الضرر اللاحق يفوق الحد القانونى . أما إذا كان الضرر أقل من الحد القانونى ، فلا يستحق الناقل إلا تعويضا مماثلا لما لحقه من ضرر .

ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع ويحسب التعويض على أساس قيمة البضائع فى المكان والزمان اللذين تم فيهما تفريغها من السفينة أو فى المكان والزمان اللذين كان ينبغى تفريغها فيهما ، وتحدد قيمة البضائع طبقا للسعر الجارى فى السوق .

٤١٠- **المقصود بالطرد أو الوحدة :** وتحدد المادة ٢٣٣ مسئولية الناقل بمبلغ لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن . ولاتثير كلمة «الطرد» أى لبس أو شك فى معناها ، فهى تفترض أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها فى صندوق أو برميل أو كيس من الورق أو الكرتون أو القماش أو فى أجولة تحمل أرقاما وعلامات مميزة . وهذه الطرود يذكر عددها فى سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسئولية الناقل عنها .

أما كلمة «الوحدة» فخاصة بالبضاعة التى تشحن صبا منفرطة من غير تغليف والتى لايعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها كالأخشاب والغلال والفحم والبترول. ويقصد بالوحدة فى هذا المقام وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم فى سند الشحن سواء كانت طنا مترياً أو كيلو جراماً أو مترا مكعبا .

وإذا كانت البضاعة المشحونة لاتعتبر طرداً أو وحدة بالمعنى السابق ، فلا يسرى التحديد القانونى للمسئولية ويلزم الناقل بتعويض الضرر كاملا . وقد قضى بأن السيارة المشحونة دون تغليف لاتعتبر طردا أو وحدة ، فلا محل لتطبيق التحديد القانونى للمسئولية ، ويكون الناقل البحرى مسئولا فى هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملا الذى يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة [١] .

٤١١- **حساب التحديد فى النقل بالحاويات :** الحاويات cotainers هى

---

(١) أنظر الأحكام المشار اليها فى عقد النقل البحرى للدكتور أحمد محمود حسنى بند ٢٩٠ .

أوعية أو صناديق ضخمة تستعمل فى تجميع البضائع بداخلها سائبة أو مغلفة تغليفاً بسيطا وتكون صالحة للاستعمال عدة مرات . ولاشك فى أن الحاوية تعتبر من قبيل الطرود لامن قبيل الوحدات . ولكن المشكلة التى ثارت هى أن الحاوية تحوى بداخلها عدة طرود أو وحدات ، فهل يحسب التعويض على أساس عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها .

أجابت عن هذا التساؤل المادة ٢٣٣ فقرة ٢ بالنص على أنه «إذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عدّ كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للمسئولية . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة .

ومفاد ذلك أنه يجب النظر فى بيانات سند الشحن . فإذا لم يذكر فيه عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية ، فإن الحاوية تعتبر طرداً أو وحدة فى تعيين الحد الأقصى للمسئولية . أما إذا ذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى بداخل الحاوية ، كأن يقال «حاوية واحدة تحتوى على عشرين طرداً »، اعتبر كل منها طرداً أو وحدة مستقلة يجب الاعتداد به عند تعيين الحد الأقصى للمسئولية .

وإذا كان الوضع الغالب أن تكون الحاويات مملوكة للناقل البحرى أو مقدمة منه ، فإنها قد تكون مملوكة للشاحن . وتواجه المادة ٢٣٣ فى نهايتها الفرض الذى لاتكون فيه الحاوية مملوكة للناقل البحرى أو مقدمة منه بل تخص الشاحن ، وتهلك أو تتلف ، وحينئذ تعتبر طرداً أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية .

٤١٢- **سقوط الحق فى تحديد المسئولية :** ولاينطبق تحديد المسئولية إلا فى الحالة التى لم يبين فيها الشاحن قيمة البضاعة قبل الشحن . أما إذا كان الشاحن قد قدّم بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان فى سند الشحن ، فلا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانونى ، ويلزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها . وفى ذلك تقول المادة

٢٣٤ « لايجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان فى سند الشحن. ويعد البيان قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها ».

ويستفاد من هذا النص أن البيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها يجب أن يقدم قبل الشحن ، وأن يذكر فى سند الشحن ، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة المعينة يجوز للناقل إثبات عكسها . وإذا قدّم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن طبيعة البضائع أو قيمتها وأدرج هذا البيان فى سند الشحن ، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذا البيان (م٢٣٠) [1] .

٤١٣ – **تحديد مسئولية تابعى الناقل** : تنص المادة ٢٣٥ فقرة ١ على أنه « إذا أقيمت دعوى المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها ». والحكم الذى تضمنته هذه المادة مأخوذ من المادة ٣ من بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن والمادة ٧ فقرة ٢ من قواعد هامبورج ، وهو يفيد تابعى الناقل من أحكام الإعفاء وتحديد المسئولية المقررة للناقل البحرى . وذلك بشرط أن يثبت تابع الناقل أن الخطأ الذى ارتكبه حال تأدية وظيفته أو بسببها .

والذى دعا إلى تقرير هذا الحكم هو أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعى الناقل الذين لاتربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية . وقد يعمد الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسئولية التقصيرية ، فلا يستطيع التابع تحديد مسئوليته ويحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل فى النهاية بصفته متبوعا مسئولا عن أعمال تابعه. ومن ثم تقرر إفادة تابعى الناقل من تحديد المسئولية المقرر للناقل .

---

(١) أنظر ما سبق بند ٣٩٨ .

وقد يقوم الشاحن أو المرسل إليه بالجمع بين الرجوع على الناقل على أساس المسئولية العقدية والرجوع على التابع على أساس المسئولية التقصيرية ، وخشى المشرع أن يكون ذلك سبيلا للتحايل على أحكام تحديد المسئولية ، فنص فى المادة ٢٣٥ فقرة ٢ على أنه لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من القانون .

هذا و لايجوز لتابع الناقل - كما تقضى الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٥ - التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث .

وجدير بالذكر أن المادة ١٥١ نصت على سريان أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من القانون على مقاول الشحن الشحن والتفريغ، بالرغم من أنه ليس بتابع للناقل.

٤١٤- **الاتفاق على رفع الحد القانونى :** يجوز الاتفاق على تعويض أعلى من الحد القانونى ، كأن يتفق على أن يلزم الناقل فى حالة الهلاك أو التلف أو التأخير بمبلغ ٣٠٠٠ جنيه عن كل طرد أو وحدة . ولكن يمتنع الاتفاق على خفض هذا الحد . وهذا الحكم تطبيق لنص المادة ٢٣٧ التى تجيز للناقل التنازل عن الحقوق والإعفاءات المقررة له كلها أو بعضها أو الزيادة فى مسئولياته والتزاماته . و على ذلك فإن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى الذى نص عليه القانون يعتبر حداً أقصى بالنظر إلى ما يمكن أن يحكم به ، وحداً أدنى للمسئولية الاتفاقية بالنظر إلى ما يمكن الاتفاق عليه [١] .

---

(١) نقض ٢٦ مايو ١٩٧٥ مجموعة النقض س ٢٦ ص ١٠٧٨ وجاء فيه أن الاتفاق على تخفيف مسئولية الناقل والنزول بها بحيث يكون الحد الأقصى لها أقل من الحد القانونى المنصوص عليه فيها يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا أثر له وبالتالى ينفتح المجال لتقدير التعويض وفقا للقواعد العامة الواردة فى القانون المدنى فى شأن المسئولية التعاقدية بصفة عامة على ألا يجاوز التعويض المقضى به الحد الأقصى المقرر فى المعاهدة .

المبحث الخامس

مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى

٤١٥ – قد يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن إلى ناقل آخر بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء منه . وعندئذ يسمى الناقل الأول بالناقل المتعاقد لأنه هو الذى تعاقد مع الشاحن ، ويسمى الناقل الآخر الذى عهد إليه بالتنفيذ بالناقل الفعلى لأنه لم يتعاقد مع الشاحن . وقد عرض لهذا الوضع التقنين البحرى المصرى مستمدا أحكامه فى هذا الشأن من قواعد هامبورج (م ١ و ١٠) .

فتنص المادة ٢٤٣ فقرة أولى أنه « يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى) مالم يتفق على غير ذلك ، ويبقى الناقل الذى أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسئولا قبله عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل ، ولا يسأل الناقل الفعلى قبل الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسئولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد » .

ويتضح من هذا النص أن الناقل المتعاقد يظل مسئولا تجاه الشاحن عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله . أما الناقل الفعلى فلا يسأل إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل . ويكون الناقل المتعاقد والناقل الفعلى مسئولين بالتضامن تجاه الشاحن . ويحق لأى من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر .

وتنص المادة ٢٤٣ فقرة ٢ على أن « لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة ».

ويلاحظ أن مسئولية الناقل الفعلى فى حدود الجزء من النقل الذى يقوم بتنفيذه تخضع لذات الأحكام المنظمة لمسئولية الناقل المتعاقد والناقل البحرى بوجه عام . وقد حرصت قواعد هامبورج على تأكيد هذا المعنى بالنص فى المادة ١٠ فقرة ٢ على أن جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلى عن النقل الذى يقوم هو بتنفيذه .

المبحث السادس

دعـــوى المسئوليـــة

٤١٦ - **المحكمة المختصة** : تنص المادة ٢٤٥ على أن « ترفع الدعـاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز أيضا حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده » .

ويبين من هذا النص أن للمدعى الخيار بين إحدى المحاكم الآتية :

١ - المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية . ولما كانت دعوى المسئولية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل البحرى تجارية ، وجب تطبيق أحكام المادة ٥٥ مرافعات التى تنص على أن يكون الاختصاص فى المواد التجارية لمحكمة المدعى عليه أو للمحكمة التى تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه فى دائرتها أو للمحكمة التى يجب تنفيذ الاتفاق فى دائرتها .

وتطبيقا لنص المادة ٣٠ مرافعات يجوز رفع الدعوى على الناقل الأجنبى أمام المحاكم المصرية إذا كان له موطن مختار فى مصر بأن يكون شركة أجنبية لها فرع فى مصر وتعلق الأمر بعمليات تدخل فى اختصاص الفرع ، أو إذا كان عقد النقل قد أبرم فى مصر ، أو إذا كان العقد قد نفذ فى مصر بأن كانت البضائع مرسلة إليها ، أو كان العقد مشروطا تنفيذه فى مصر .

٢ - ويجوز أيضا حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعوى إلى المحكمة التى

يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة .

ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده . أما بعد قيام النزاع فالاتفاق صحيح لانتفاء ضغط أحد الطرفين على الآخر .

وفى سبيل التيسير على المدعى اعتبر القانون أمين السفينة نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر ، كما يعد موطن أمين السفينة موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م ١٤٤) .

٤١٧ - **الأتفاق على التحكيم** : ويجوز الاتفاق على التحكيم فى عقد نقل البضائع بحرا . بيد أن المشرع خشى من الاتفاق على التحكيم فى مكان لا يناسب المدعى ويكلفه نفقات باهظة ، فأراد تمكين المدعى من إجراء التحكيم فى المكان الأقرب له والأكثر مناسبة لمصالحه . فنص فى المادة ٢٤٦ على أنه « إذا اتفق فى عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم ، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو فى موطن المدعى عليه أو فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة أو فى المكان المعين فى اتفاق التحكيم أو فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده . ومفاد هذا أنه بعد قيام النزاع يكون صحيحا الاتفاق على تعيين مكان التحكيم .

وتنص المادة ٢٤٧ على أنه « فى حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المذكور . ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام ». وعلى هذا فإن الاتفاق بعد قيام النزاع على إعفاء المحكمين من التقيد بأحكام القانون يكون صحيحا .

٤١٨ - **إخطار الناقل بالهـــلاك أو التلف** :تقتضى الدعوى المتعلقة بمسئولية الناقل البحرى إثبات أن الضرر الذى أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل . ولا يكون الضرر منسوبا إلى الناقل الا إذا وقع والبضاعة فى يده أى خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه · وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم ، لا بد من إثباته فى الوقت الذى يتم فيه هذا التسليم . أما إذا طال الوقت بين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر ، فإنه يصعب إثبات الوقت الذى وقع فيه الضرر وسببه ، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لا يسأل عنها الناقل .

ولذلك رأى المشرع حماية الناقل من المطالبات المتأخرة وتمكينه من الحيطة لحقه والتيقن من الضرر المدعى به فى الوقت المناسب قبل أن تزول أدلة الإثبات . ففرض على المرسل إليه إذا أراد مباشرة دعوى المسئولية اتباع إجراءات معينة حتى يتسنى تحقيق عناصر الدعوى قبل أن تزول أدلتها .

وكانت المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من التقنين البحرى القديم توجبان على المرسل إليه ، إذا أراد مباشرة دعوى المسئولية أن يقوم بعمل احتجاج فى ظرف ثمان وأربعين ساعة من تسلم البضائع وأن يقوم برفع الدعوى على الناقل فى ظرف واحد وثلاثين يوما من تاريخ الاحتجاج ، وإلا جاز للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى .

وقد نبذ التقنين البحرى الجديد نظام الدفع بعدم القبول واستبدل به نظام الاخطارات الكتابية ، ونص فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٩ على أنه « فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لايجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الاخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة » .

وهذا النص يفرق بين الهلاك أو التلف الظاهر وبين الهلاك أو التلف غير الظاهر .

(أ) فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهرا ، كما لو كان عدد الطرود ناقصا أو كانت الأكياس ممزقة ، وجب على المرسل إليه أن يوجه إخطارا مشتملا على طبيعة الهلاك أو التلف إلى الناقل فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة .

(ب) أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة .

ويجب أن يكون الإخطار مكتوبا . ولا يخضع الإخطار المكتوب لأى شكل خاص ، فيمكن أن يذكر فى سند الشحن أو على الإيصال الذى يسلمه المرسل اليه للناقل وقت تسليم البضاعة . ويحب أن يكون الإخطار مسببا مشتملا على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر [١] . ويجب أن يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيله (الربان أو أمين السفينة) [٢] . ويجب أن يوجه الإخطار إلى الناقل فى ميناء التفريغ ، لأن الأضرار لا تكتشف إلا عند التفريغ .

ولا محل للإخطار فى حالة الهلاك الكلى ، لأن الهلاك الكلى لا يتصور فيه التسليم ، والإخطار قاصر على الحالات التى يصير فيها تسلم البضاعة . ويخلص من ذلك أن الإخطار يقتصر توجيهه على حالة هلاك البضاعة هلاكا جزئيا (النقص أو العجز) وحالة التلف ، دون حالة الهلاك الكلى .

ويلاحظ أن المقصود بالتسليم الذى يبدأ منه الميعاد القانونى لتقديم الإخطار هو التسليم الفعلى والمادى المرسل إليه بحيث يتمكن من الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها .

ويترتب على الإخطار فى الميعاد القانونى ، قيام قرينة قانونية لمصلحة المرسل إليه على أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هى مبينة فى سند الشحن . ويجوز للناقل فى هذه الحالة إثبات العكس بكافة الطرق . فللناقل أن يثبت أن الإخطار لا محل له ، لأن البضاعة سلمت فعلا بأكملها أو بحالة جيدة .

---

(١) نقض ٢١ ابريل ١٩٨٠ مجموعة أحكام النقض س ٣١ ص ١١٦٠ .

(٢) نقض ٥ يناير ١٩٦٧ المرجع السابق س ١٨ ص ٧٨ .

أما إذا لم يحصل الإخطار فى الميعاد القانونى ، فلا يترتب على ذلك سقوط دعوى المسئولية أو عدم قبولها ، بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على أنه سلم البضاعة كما هى مبينة فى سند الشحن [١] . وهذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق ، كأن يثبت أن الهلاك أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل .

هذا ولا يلزم تقديم الإخطار إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة (م ٢٣٩ فقرة ٢) . وذلك لعلم الناقل بالهلاك أو التلف فى هذه الحالة ، الأمر الذى تنتفى معه الحاجة إلى الإخطار .

٤١٩ - **إخطار الناقل بالتأخير** : يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه . ويعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق . وقد سبق بيان ذلك .

وتقضى المادة ٢٤٠ فقرة ٤ بأنه « لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم » . ويستفاد من هذا النص أن عدم توجيه الإخطاربالتأخير فى الأجل المحدد يترتب عليه عدم استحقاق التعويض . ومؤدى ذلك إنشاء دفع لمصلحة الناقل بعدم قبول دعوى المسئولية عن التأخير .

وتسرى على الإخطار بالتأخير ما يسرى على الإخطار بالهلاك أو التلف من أحكام . فيجب أن يكون الإخطار مكتوبا مشتملا على طبيعة الضرر اللاحق بطالب التعويض ، وأن يوجه إلى الناقل أو وكيله خلال ستين يوما من التسليم الفعلى .

---

(١) نقض مدنى ٢٤ يناير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض س ١٨ ص ١٧٦ ، ٢١ أبريل ١٩٨٠ المرجع السابق س ٣١ ص ١١٦٠

٤٢٠ - **تقادم دعوى المسئولية** [١] : أخضع المشرع دعوى المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع لتقادم قصير مدته سنتان ، بغية الإسراع فى إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى خشية ضياع معالم الإثبات . فنصت المادة ٢٤٤ فقرة أولى على أن « تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم » .

وتخضع لهذا التقادم كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى . فهو لا يقتصر على دعاوى المسئولية وحدها ، بل يسرى على الدعاوى الأخرى الموجهه إلى الناقل ، والدعاوى المقامة من الناقل على الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة بالسفينة أو البضائع الأخرى .

ويسرى التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم . والمقصود بالتسليم الذى يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلى للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها . أما التسليم الرمزى الذى يقوم بتسليم المرسل إليه إذن تسليم ليتمكن بمقتضاه من تسلم البضائع من مخازن الجمارك ، فلا يعتد به فى هذا الشأن . وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام ، سرى التقادم من اليوم الذى انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها فى حيازة المرسل إليه . وإذا لم يقع التسليم فى حالة الهلاك الكلى ، فإن التقادم يسرى من اليوم الذى كان يجب فيه تسليم البضائع .

ولا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم فى مدة أقل من سنتين ، لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تخفيفا لمسئولية الناقل فيقع باطلا . وعلى عكس ذلك يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم فى مدة تزيد على السنتين .

---

(١) أنظر تعليقا للمؤلف فى مجلة التشريع والقضاء س ٥ عدد ١٩ ص ٢١٣ على حكم محكمة الأسكندرية الجزئية التجارية الجزئية فى ٤ فبراير ١٩٥٣ ومقال المؤلف
Nature du delai annal imparti pour intenter l'action en responsabilité du transporteur maritime, Gazette fiscale, commerciale et industrielle, no 33.34

ومدة السنتين هى مدة تقادم حقيقى خاضعة للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه . وتفريعا على ذلك ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ، وبالتنبيه وبالحجز (م ٣٨٢ و ٣٨٣ مدنى). وينقطع كذلك بالأقرار بحق الطالب إقرارا صريحا أو ضمنيا (م ٣٨٣ مدنى) . وبالإضافة إلى هذه الأسباب المقررة فى القانون المدنى ، ينقطع التقادم بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار (م ٢٤٤ فقرة ٢ بحرى) .

ويجوز للناقل أن ينزل ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه (م ٣٨٨ فقرة ٢ مدنى) . ويعد تنازلا ضمنيا فى هذا الصدد عرض الناقل بعد انقضاء المدة تسوية العجز اللاحق بالبضاعة تسوية ودية ، أو مناقشته فى مقدار التعويض المستحق للمرسل إليه بعد انقضاء الميعاد .

هذا وتنص المادة ٢٤٤ فقرة ٣ على أن ينقضى حق من وجهت اليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت مدة السنتين . وينطبق هذا النص على دعوى الرجوع بالضمان المقامة من الناقل على الشاحن استنادا على خطاب الضمان الذى أصدره الشحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات .

الفرع الخامس

أحكام معاهدة سندات الشحن ومعاهدة هامبورج

٤٢١ – أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن عام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨ وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر عام ١٩٧٦ المعروفة باسم « قواعد هامبورج » لوضع قواعد ملزمة لعقد النقل البحرى للبضائع وبخاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحرى بغية توفير حماية للشاحنين من تعسف الناقلين . ووافقت مصر على معاهدة سندات الشحن بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وصدر المرسوم باصدارها فى ٣١ يناير ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو ١٩٤٤ . كما وافقت على

قواعد هامبورج بالقرار الجمهورى رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ ، وصدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بنشرها والعمل بها اعتبارا من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ أى قبل نفاذها على المستوى الدولى فى أول نوفمبر ١٩٩٢ .

وإذا كان قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذى دخل حيز النفاذ فى ٣ نوفمبر ١٩٩٠ قد استمد الكثير من أحكامه فى عقد نقل البضائع بحرا من قواعد هامبورج ، الا أنه لم ينقل هذه القواعد نقلا حرفيا فى كثير من المواضع . وكان الأجدر التزام هذه القواعد توحيدا للقانون الداخلى والقانون الدولى .

وإذا كانت معاهدة هامبورج قد وضعت لتحل محل معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها ، إلا أن المادة٣١ فقرة ٤ من معاهدة هامبورج قد رخصت لأى دولة متعاقدة إرجاء انسحابها من معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ الاتفاقية . ولم تنسحب مصر بعد من معاهدة سندات الشحن .

ومن ثم فإن لدينا ثلاث طوائف من القواعد القانونية تحكم عقد النقل البحرى للبضائع فى مصر : قانون التجارة البحرية ، ومعاهدة سندات الشحن ، ومعاهدة هامبورج . على أن نطاق تطبيق القانون المصرى قاصر على النقل البحرى الوطنى الذى يتم بين الموانى المصرية والنقل البحرى الدولى الذى يخرج عن نطاق تطبيق كل من معاهدة سندات الشحن ومعاهدة هامبورج . ولذلك يتعين تحديد نطاق تطبيق كل منهما ، قبل استعراض أهم أحكامهما .

المبحث الأول

نطاق تطبيق كل من معاهدة سندات الشحن ومعاهدة هامبورج

٤٢٢ – **نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن** : يستفاد من نص المادة ١٠ من معاهدة سندات الشحن معدلة ببروتوكول ١٩٦٨ أن أحكام المعاهدة تنطبق على كل سند شحن يتعلق بنقل بضائع بين موانٍ تابعة لدولتين مختلفتين (سواء أكانتا متعاقدين أم غير متعاقدتين) ، وأن النقل الدولى بهذا المفهوم لايخضع لأحكام المعاهدة إلا إذا توافرت إحدى الحالات الآتية : –

(أ) أن يكون سند الشحن صادرا فى دولة متعاقدة .

(ب) أو أن يكون النقل قد بدأ من ميناء دولة متعاقدة . ويواجه هذا الفرض حالة صدور سند الشحن فى دولة غير متعاقدة بصدد نقل يبدأ فعلا من ميناء فى دولة متعاقدة .

(جـ) أو أن ينص سند الشحن على تطبيق أحكام المعاهدة أو أى قانون آخر يأخذ بها أو يعطيها قوة النفاذ . وهذا ما يعرف بالشرط الجوهرى أو شرط بارامونت Paramount Clause .

وتنطبق أحكام المعاهدة إذا توافرت الشروط السابق ذكرها ، بصرف النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر ذى مصلحة .

٤٢٣ – **نطاق تطبيق معاهدة هامبورج** : أخذت معاهدة هامبورج بالمعيار الجغرافى للنقل البحرى الدولى الذى أخذ به بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن وهو وقوع النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، فنصت المادة الثانية منها على تطبيق أحكامها على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين . ولا يكفى أن يكون النقل دوليا بهذا المعنى ، بل لابد أيضا من توافر حالة من الحالات الآتية :

(أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة .

(ب) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة.

(جـ) إذا كان أحد موانى التفريغ الاختيارية المنصوص عليها فى عقد النقل البحرى هو الميناء الفعلى للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة.

(د) إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى قد تم فى دولة متعاقدة .

(هـ) إذا كان منصوصا فى سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد

النقل البحرى على أن يخضع العقد لأحكام اتفاقية هامبورج أو لقانون أصدرته أى دولة لإنفاذ هذه الأحكام .

وتسرى أحكام معاهدة هامبورج إذا كان النقل دوليا يتم بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، و توافرت حالة من الحالات الخمس المذكورة وذلك دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلى أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر ذى مصلحة .

المبحث الثانى

أحكام كل من معاهدة سندات الشحن ومعاهدة هامبورج

١ - أحكام معاهدة سندات الشحن[١]

٤٢٤ - **المبدأ العام** : وضعت معاهدة سندات الشحن للقضاء على شروط الإعفاء من المسئولية فى سندات الشحن . ولذلك عنيت بتحديد الالتزامات التى يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحرى ، ونصت على بطلان كل شرط أو اتفاق يتضمن إعفاء أو تخفيفا لمسئولية الناقل عن مخالفة هذه الالتزامات . ولم تغفل المعاهدة المخاطر التى تكتنف النقل البحرى ، فقضت بإعفاء الناقل من المسئولية فى بعض الحالات من جهة ، ثم حددت مسئوليته عند قيامها بمبلغ معين من جهة أخرى .

٤٢٥ - **التزامات الناقل** : فرضت المعاهدة على الناقل التزامات ثلاثة:

١ - الالتزام ببذل العناية المعقولة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة فى حالة صالحة للملاحة ، وتجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضى وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها فى حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها (م ٣ فقرة ١)

٢ - الالتزام ببذل العناية والدقة فى القيام بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها وتفريغها (م ٣ فقرة ٢)

---

(١) انظر فى أحكام معاهدة سندات الشحن كتابنا أصول القانون البحرى بند ٥٢٨ ومابعده .

٣ – الالتزام بتسليم سند شحن يتضمن بياناً بعلامات البضائع وعددها أو وزنها وحالتها (م ٣ فقرة ٣) ، ومؤشر عليه بكلمة « مشحون » (م ٣ فقرة ٧) .

٤٢٦ – **بطلان شروط الإعفاء من المسئولية** : بعد أن حددت المعاهدة الالتزامات التى يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحرى ، نصت المادة الثالثة فقرة ثامنا منها على أن يبطل بطلاناً مطلقاً كل شرط أو اتفاق فى عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئ من الإهمال أو الخطأ أو التقصير فى الالتزامات المنصوص عليها فى المعاهدة أو يتضمن تخفيف هذه المسئولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه فيها .

٤٢٧ – **حالات الإعفاء القانونى من المسئولية** : قضت المعاهدة بإعفاء الناقل قانوناً من المسئولية فى بعض الحالات مراعية فى ذلك الظروف الخاصة للنقل البحرى . وهذه الحالات هى :

(١) الإعفاء من المسئولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر : تقدم القول بأن المعاهدة تفرض على الناقل الالتزام ببذل العناية المعقولة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة فى حالة صالحة للملاحة. فإذا وفىّ الناقل بهذا الالتزام ، فإنه يعفى من المسئولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة (م٤ فقرة ١) .

(٢) الإعفاء من المسئولية عن الأخطاء الملاحية : وتعفى المعاهدة الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن الأخطاء التى تصدر من الربان أو من أفراد الطاقم أو من المرشد أو من مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة (م ٤ فقرة ٢ بند أ) . والأخطاء فى الملاحة هى الأخطاء الفنية التى تقع فى قيادة السفينة وتسييرها ، كالقيام بمناورة معيبة أدت إلى تصادم أو جنوح أو دخول الماء فى السفينة .أما الأخطاء فى إدارة السفينة فهى الأخطاء فى الأعمال التى تتعلق بالسفينة ذاتها دون أن تدخل فى سيرها وحركتها ولكنها تؤثر بطريقة غير مباشرة فى حمولتها ، كعدم إحكام غلق إحدى فتحات السفينة مما ترتب عليه دخول مياه البحر وإتلاف البضائع . أما الأخطاء التجارية

التى تتعلق بالبضاعة ذاتها كالخطأ فى شحن البضاعة أو رصها أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها فيظل الناقل مسئولا عنها ولايجوز اشتراط إعفائه من المسئولية عنها .

(٣) الإعفاء من المسئولية فى الأخطار المستثناة : تورد المادة ٤ فقرة ٢ من بند ب إلى بند ع تعداداً طويلا لحالات يعفى فيها الناقل من المسئولية تعرف بالأخطار المستثناة excepted perils . ويمكن ردّ هذه الأخطار إلى أسباب ثلاثة : (أ) القوة القاهرة .(ب) خطأ الشاحن وعيب البضاعة .(ج) أفعال الناقل البريئة من الغش .

أ- القوة القاهرة : ويندرج تحتها : الحريق مالم يحدث بفعل الناقل أو خطئه - أخطار البحر الاستثنائية - حوادث الحرب - أعمال الأعداء والقرصنة - كل عمل صادر من سلطة عامة يعرقل تنفيذ العقد - قيود الحجر الصحى - الإضراب عن العمل أو الإغلاق - الفتن أو الاضطرابات الأهلية .

ب- خطأ الشاحن أو عيب البضاعة : تنص المعاهدة على أن الناقل لايسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن خطأ الشاحن ، أو عن العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى أو عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها ، أو عن عدم كفاية التغليف ، أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات .

ج- أفعال الناقل البريئة من الغش : لايسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر ، العيوب الخفية التى لاتكشفها اليقظة المعقولة ، الانحراف المعقول فى السير .

٤٢٨- **التحديد القانونى لمسئولية الناقل** : تنص المادة ٤ فقرة ٥ من المعاهدة على أنه لايلزم الناقل فى أى حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى . وتنص المادة ٩ فقرة ١ من المعاهدة على أن يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية. وليس معنى ذلك أن يحصل الشاحن على التعويض ذهبا بل على تعويض بالنقد الورقى محسوبا على

أساس القيمة الذهبية للجنيه الاسترليني يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ. وقصد من هذا الحكم إلى حماية الشاحن من التقلبات التى تطرأ على قيمة النقود الورقية وتحقيق المساواة بين الناقلين فى مختلف الدول بفرض تعويض ثابت محدد. وذهبت محكمة النقض المصرية إلى بطلان الوفاء وفقاً للقيمة الذهبية فى هذا الخصوص ، وعندنا أن هذا المذهب قد جانبه التوفيق (١).

وأستقر الرأى فى ظل المعاهدة على عدم جواز تمسك الناقل بالتحديد القانونى إذا صدر منه غش ، وأن للناقل أن يفيد من التحديد ولو صدر منه أو من تابعيه خطأ جسيم استناداً إلى عمومية النص الذى يقضى بأن الناقل لايلزم « فى أى حال من الأحوال » .

ولاينطبق تحديد المسئولية فى الحالة التى يبين فيها الشاحن طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وذكر هذا البيان فى سند الشحن . ويعتبر هذا البيان قرينة يجوز للناقل إثبات عكسها . وإذا قدّم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن قيمة البضاعة ، فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع .

وجاء بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن ، فألغى الفقرة الخامسة من المادة الرابعة و أحلّ محلها نصاً جديداً قضى بأن الناقل لايسأل فى أى حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ، مالم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك فى سند الشحن . والمقصود بالفرنك هنا الفرنك الذهب الذى يحتوى على ٦٥٫٥ ملليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ من الألف من الذهب الصافى . وحسم البروتوكول الخلاف الذى كان قائماً فى حالة النقل بالحاويات وأخذ بالحل الذى استقر عليه القضاء ، وهو الحل الذى أخذت به قواعد هامبورج وكذلك التقنين البحرى المصرى (٢).

---

(١) أنظر فى هذه المسألة الوجيز فى القانون البحرى للمؤلف طبعة ١٩٨٩ بند ٤٠٠

(٢) أنظر ما سبق بند ٤١١

ونص البروتوكول على أن الناقل يفقد حقه فى تحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إهمال من الناقل بقصد إحداث الضرر أو عن عدم اكتراث مقرون بإدراك أن ضرراً قد يحدث . كما أجاز البروتوكول لتابعى الناقل ووكلائه التمسك بأحكام الإعفاء وتحديد المسئولية المقررة للناقل بموجب المعاهدة .

٤٢٩- دعوى المسئولية : طبقاً للمادة ٣ فقرة ٦ من المعاهدة يجب على المرسل إليه إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً أن يرسل إلى الناقل أو وكيله إخطاراً كتابيا مشتملاً على طبيعة الهلاك أو التلف فى وقت تسليم البضاعة إليه . أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يوجه الإخطار فى خلال ثلاثة أيام من تسليم البضاعة للمرسل إليه أو إذا لم يحصل الإخطار فى الميعاد القانونى ، فإنه يفترض أن الناقل سلم البضاعة كما هى مبينة فى سند الشحن ، ويجوز للمرسل إليه إثبات عكس هذه القرينة .

وطبقاً للمادة ٣ فقرة ٦ من المعاهدة تتقادم دعوى المسئولية عن الهلاك أو التلف بمضى سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه .

٤- أحكام معاهدة هامبورج

٤٣٠- الإلتزام بإصدار سند الشحن: لم ترد فى معاهدة هامبورج نصوص خاصة تحدد التزامات الناقل فيما عدا الالتزام بإصدار سند شحن . وقد تضمنت المواد من ١٤ إلى ١٧ الأحكام الخاصة بسند الشحن . فالمادة ١٤ فقرة أولى تلزم الناقل بإصدار سند شحن بناء على طلب الشاحن متى أخذ البضائع فى عهدته . ويجب أن يحمل سند الشحن توقيع الناقل ، ويجوز أن يوقع السند شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ، ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من الناقل (م١٤ فقرة ٢) .

ويجب أن يتضمن سند الشحن البيانات المنصوص عليها فى المادة ١٥ فقرة أولى. وإذا كان السند برسم الشحن أى خاليا من اسم السفينة ، فإن على الناقل أن يصدر إلى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك سند شحن مؤشراً عليه

بكلمة «مشحون» يذكر فيه ، بالإضافة إلى البيانات المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة ذاتها أن البضائع مشحونة على السفينة أو سفن يبين اسمها وتاريخ أو تواريخ الشحن (م ١٥ فقرة ٢) .

ويجوز أن يتضمن سند الشحن تحفظات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها إذا كان الناقل يعلم أن البيانات التى قدمها الشاحن غير مطابقة للبضائع ، أو إذا كانت لديه أسباب معقولة تحمله على الشك فى صحة هذه البيانات ، أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه البيانات ، وعلى الناقل أن يثبت فى سند الشحن أوجه عدم صحة البيانات أو الأسباب التى حملته على الشك فيها ، أو عدم توافر وسائل التحقق منها (م١٦ فقرة ١) .

وعرضت المادة ١٦ فقرة ٢ لحجية سند الشحن فى الإثبات ، فنصت على أن سند الشحن يعتبر قرينة قابلة للإثبات العكسى على أن الناقل تلقى البضائع بوصفها الوارد فى سند الشحن . ولايجوز للناقل إثبات العكس تجاه الغير حسن النية بما فى ذلك المرسل إليه الذى اعتمد على الوصف الوارد للبضائع فى السند .

وتعتبر قواعد هامبورج خطاب الضمان باطلاً لا أثر له تجاه الغير بما فى ذلك المرسل إليه الذى انتقل إليه سند الشحن (م ١٧ فقرة ٢) . ولكنه يكون صحيحاً منتجاً لأثره تجاه الشاحن ، مالم يكن الناقل قد قصد بعدم ذكر التحفظ غش الغير بما فى ذلك المرسل إليه الذى اعتمد على وصف البضائع فى سند الشحن . ففى هذه الحالة لايستحق الناقل أى تعويض من الشاحن (م١٧ فقرة ٣) . وفى حالة الغش المتعمد المشار اليه ، يكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر الذى يلحق الغير حسن النية بما فى ذلك المرسل إليه الذى اعتمد على وصف البضائع فى سند الشحن ، دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المعاهدة (م١٧ فقرة ٤) .

٤٣١- **مسئولية الناقل** : يكون الناقل مسئولاً - طبقاً لقواعد هامبورج - عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها . وتثير مسئولية الناقل

المسائل الآتية : النطاق الزمنى لمسئولية الناقل، والأساس القانونى للمسئولية ، وحالات الإعفاء منها ، وتحديد المسئولية ، ثم دعوى المسئولية .

٤٣٢- **النطاق الزمنى لمسئولية الناقل** : تنص المادة ٤ فقرة ١ من اتفاقية هامبورج على أن « مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ ».

وتعتبر البضائع فى عهده الناقل ، وفقاً للفقرة ٢ من المادة ٤ ، اعتباراً من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه (أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن) حتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه ، أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ وذلك فى الحالات التى لايتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء التفريغ تسليم البضائع اليه . وقد سبق بيان أن التقنين البحرى المصرى يأخذ بذات الحكم (م ٢٢٧ فقرة ١) [١].

٤٣٣- **أساس المسئولية** : تقضى المادة ٥ فقرة أولى من قواعد هامبورج بمسئولية الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر فى تسليمها إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهدته ، مالم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر .

وقد سبق بيان أن قواعد هامبورج تقيم مسئولية الناقل على أساس الخطأ المفترض بحيث لايحتاج المتضرر إلا إلى إثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. ويجوز للناقل نفى مسئوليته بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر [٢] .

---

(١) أنظر ماسبق بند ٣٩٥ .

(٢) أنظر ماسبق بند ٣٩٠ .

٤٣٤- **استثناء فى حالة الحريق** : تنص المادة ٤ فقرة ٥ على أن « يسأل الناقل فى حالة الحريق ، بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ». بهذا النص خرجت قواعد هامبورج على الأساس العام لمسئولية الناقل البحرى وهو الخطأ المفترض ، وألزمت مدعى التعويض بإثبات أن الحريق كان بخطأ من الناقل أو تابعيه . بمعنى أن مسئولية الناقل فى حالة الحريق تقوم على الخطأ واجب الإثبات .

٤٣٥- **أساس المسئولية فى النقل على سطح السفينة** :تنطبق معاهدة هامبورج ، خلافاً لمعاهدة سندات الشحن ، على نقل البضائع على سطح السفينة ، وأفردت المادة التاسعة منها لهذا النوع من النقل التى قدمت حلولاً أخذ بها التقنين البحرى المصرى وعرضنا لها من قبل [١] .

وتناولت الفقرة ٣ من المادة التاسعة أساس مسئولية الناقل الذى يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة فى غير الحالات التى يجوز فيها هذا الشحن، وكذلك فى الحالة التى لايجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود اتفاق مع الشاحن على الشحن على السطح لم يدرج فى سند الشحن . وقضت بأنه استثناء من أحكام الفقرة ١ من المادة ٥ يظل الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح، دون أن يستطيع دفع مسئوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . أى أنه لايبرأ من المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبى .

٤٣٦- **حالات الإعفاء من المسئولية**: قضت معاهدة هامبورج بإعفاء الناقل البحرى من المسئولية فى حالات معينة منها حالة نقل الحيوانات الحية (م ٥ فقرة ٥) ، وحالة إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر (م ٥فقرة ٦) . وقد عرضنا لهذه الحالات من قبل عند دراسة القانون المصرى ، فنحيل إليها [٢] .

٤٣٧- **بطلان شروط الإعفاء من المسئولية** :أبطلت معاهدة هامبورج ، مثلها فى ذلك مثل معاهدة سندات الشحن ، شروط الإعفاء من المسئولية

(١) أنظر ماسبق بند ٣٦١ .

(٢) أنظر ماسبق بند ٣٩٧ ومابعده .

بالنص فى المادة ٢٣ فقرة ١ على أن « كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلاً ولاغيا فى حدود مخالفته لها ، ولايؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخري الواردة فى العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها . وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل ، أو أي شرط مماثـــل ، يعتبر باطلاً ولاغياً [1] ». ونصت المعاهدة فى الفقرة ٢ من ذات المادة على أن « للناقل أن يزيد مقدار مسئوليته والتزاماته بموجب هذه الإتفاقية » . ونصت الفقرة ٣ من المادة على أنه « متى أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التى تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه ». والغرض من ذلك لفت نظر الغير إلى البطلان الذى تقرره المعاهدة .

٤٣٨- **تحديد مسئولية الناقل :** تضمنت المادة ٦ من قواعد هامبورج تحديداً قانونياً لمسئولية الناقل البحرى لم تأخذ فى حسابه بالجنيه الاسترلينى كما فعلت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ ولاً بالفرنك الفرنسى بوانكاريه كما فعل البروتوكول المعدل لهذه المعاهدة سنة ١٩٦٨ ، وإنما أخذت بحق السحب الخاص ، وهو العملة المعتبرة الآن فى الوفاء فى المعاملات الدولية .

فتحدد مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أى المبلغين أكبر (م ٦ فقرة ١-أ) .

وتحدد مسئولية الناقل عن التأخير فى التسليم بمبلغ يـــعادل مثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على أن لايتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستـــحقة الدفع بموجب عقد النقل (م ٦ فقرة ١- ب).

---

(١) أنظر ماسبق بند ٤٠٢ ومابعده

ولايجوز فى أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى ، الحد الأقصى للتعويض فى حالة الهلاك الكلى للبضائع (م ٦ فقرة ١- ج) .

وفى حالة استخدام حاوية أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى التى تشملها الحاوية ، فإنها تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة . أما إذا لم يذكر فى السند عدد الطرود أو الوحدات ، عدّت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة (م ٦ فقرة ٢- أ) . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت ، اعتبرت وحدة شحن مستقلة واحدة (م ٦ فقرة ٢- ب) .

ويقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ (م ٦ فقرة ٣) . والوحدة الحسابية - طبقاً للمادة ٢٦ - هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى . وتحوّل مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم أو فى التاريخ الذى تتفق عليه الأطراف . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً فى صندوق النقد الدولى ، كمصر ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التى يطبقها صندوق النقد الدولى والتى تكون سارية فى ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لاتكون عضواً فى صندوق النقد الدولى ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة (م ٢٦ فقرة ١) .

ويسرى تحديد المسئولية فى أى دعوى تقام على الناقل سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية (م ٧ فقرة ١) .

ويتمتع تابع الناقل بالحق فى الإفادة من الإعفاءات وتحديد المسئولية التى يتمتع بها الناقل إذا أثبت أنه تصرف فى نطاق وظيفته (م ٧ فقرة ٢) . ولايجوز أن يتعدى مجموع المبالغ التى يحكم بها على الناقل وتابعيه حدود المسئولية المنصوص عليها فى الاتفاقية (م٧٧ فقرة ٣) .

ويسقط حق الناقل فى تحديد المسئولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير (م ٨ فقرة ١) . ويسقط حق تابع الناقل فى تحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع ارتكب بقصد إحداث الضرر عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر (م ٨ فقرة ٢) .

ولما كانت قواعد هامبورج تقضي بتطبيق جميع أحكامها المنظمة لمسئولية الناقل علي الناقل الفعلي (م ١٠ فقرة ٢) ، فإنه يجوز له بالتالي أن يتمسك بتحديد مسئوليته طبقا لهذه الأحكام .

٤٣٩- **دعوى المسئولية** : توجب المادة ١٩ فقرة أولى من قواعد هامبورج على المرسل إليه أن يقوم بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك فى ميعاد لايتجاوز يوم العمل التالى لتسليم البضائع ، و إلا اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هى موصوفة فى سند الشحن . وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يوجه الإخطار الكتابى خلال خمسة عشر يوماً من التسليم (م ١٩ فقرة ٢) . ولا محل للإخطار إذا كانت قد أجريت معاينة أو إثبات لحالة البضائع وقت تسليمها للمرسل إليه بحضور الطرفين (م ١٩فقرة ٣) . وفى حالة التأخير فى التسليم يجب توجيه الاخطار الكتابى الى الناقل خلال ستين يوماً من تسليم البضائع للمرسل اليه وإلا سقط حق المرسل إليه فى مطالبة الناقل بتعويض الضرر الناشئ عن التأخير (م١٩ فقرة ٥) .

وتتقادم دعوى المسئولية بمضى سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها أو من اليوم الذى كان يجب فيه التسليم فى حالات عدم تسليم البضائع (م ٢٠).

وطبقاً للمادة ٢١ فقرة أولى يكون للمدعى حسب اختياره أن يقيم

الدعوى المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، أمام محكمة مختصة وفقا لقانون الدولة التى تقع فيها هذه المحكمة ويدخل فى نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية :

(أ) المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وإن لم يكن له محل عمل رئيسى فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه .

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها .

(ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

(د) أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقدالنقل البحرى .

وفى حالة الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً الى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولى ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه . على أنه يجب فى هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار اليها فى الفقرة ١ من المادة ٢١ ، لكى تقوم بالفصل فى الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم للمدعى عليه كفالة تكفى لضمان الوفاء بأى مبلغ يحكم به فى الدعوى فى وقت لاحق لصالح المدعى (م ٢١ فقرة ٢-أ) . وتفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها (م٢١ فقرة ٢- ب) .

ولايجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ . من المادة ٢١ . ولاتحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية (م ٢١ فقرة ٣) .

وتجيز إتفاقية هامبورج للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية

(م ٢٢ فقرة ١) . وطبقا للمادة ٢٢ فقرة ٣ تتخذ إجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

١- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه .

٢- مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل ، أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

٤- أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

ويطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية (م٢٢ فقرة ٤) . وتعتبر أحكام الفقرتين ٣و٤ من المادة ٢٢ جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلاً أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام (م٢٢ فقرة ٥) . وليس فى أحكام المادة ٢٢ مايؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى (م ٢٢ فقرة ٦).

الفرع السادس
بعض أنواع النقل البحرى

٤٤٠ - نعالج فى هذا الفصل بعض أنواع خاصة من النقل البحرى هى : نقل البضائع المتتابع ، ونقل السفن أو القطر البحرى ، ونقل الأشخاص .

المبحث الاول
النقـــل المتتابـــع

٤٤١- **تعريفه ونوعاه :** النقل المتتابع هو الذى يقوم به عده ناقلين . وهو على نوعين : نقل متتابع بحرى ،ونقل متتابع مختلط

٤٤٢-(ا) **النقل المتتابع البحرى :** هو الذى يكون بحريا فى جميع

أجزائه ، كأن ترسل بضاعة من الاسكندرية إلى نيويورك ، ولايكون هناك خط ملاحى مباشر بين الاسكندرية ونيويورك ، فيتم النقل فى هذه الحالة على مرحلتين : من الاسكندرية إلى جنوه على سفينة ، ثم من جنوه إلى نيويورك على سفينة أخرى . أو أن ترسل بضاعة من بومباى بالهند إلى الاسكندرية، فتنقل على سفينة إلى بورسعيد ، ثم تنقل على سفينة ثانية من بورسعيد إلى الاسكندرية .

وإذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهز السفينة الأولى فلا صعوبة فى الأمر ، إذ لايكون هناك إلا عقد نقل واحد .

أما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول فإن الشاحن يكون مضطرا إلى التعاقد مع الناقل الثانى ، ويكون هناك عقدا نقل متعاقبان وعمليتان قانونيتان مستقلتان . بل ويمكن أن نتصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا حسب الظروف و الأحوال .والغالب أن يلجا الشاحن فى محل تغيير السفينة إلى وكيل عبور transitaire يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الثانى. ولايعد هذا الوكيل بالعبور ناقلا بل وكيلاً عن الشاحن فحسب .

٤٤٣- **سند الشحن المباشر** : وقد يعهد الشاحن إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه فى ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثانى. وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان :صفه الناقل فى النقل الأول ، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثانى إذ هو يبرم العقد الثانى باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن . وفى هذه الصورة يصدر الناقل الأول سند شحن واحدا لكل عمليات النقل المتتابعة يذكر فيه ميناء التفريغ النهائى مع حفظ حق الناقل فى تغيير السفينة ، ويسمى هذا السند « سند الشحن المباشر » [١]. ويضم سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة فى عقد واحد [٢] . ويترتب على وحدة عقد النقل فى هذه الحالة أن للمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر مع أنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل بل من الناقل الأخير ، كما تحكم شروط سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة .

---

(١) Connaissement direct, through bill of lading

(٢) استئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٢٧ .

ولاشك فى أن الناقل الأول مسئول عن هلاك البضاعة أو تلفها فى النقل الأول بوصفه ناقلا ، وهو مسئول أيضا عن الهلاك أو التلف فى النقل اللاحق بوصفه وكيلا بالعمولة للنقل تطبيقا للمواد ٩١ ، ٩٢ ، ٩٣ تجارى . أى أنه يكون مسئولا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة فى عمليات النقل المختلفة . وللمرسل إليه أيضا أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير بالتعويض عن الأضرار التى تلحق البضاعة أثناء وجودها فى حيازته تطبيقا للقواعد العامة التى تجيز للموكل أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل (م ٧٠٨ /٣ مدنى) .

وقد تناولت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ حالة النقل بسند شحن مباشر وأجرت عليه نفس الأحكام المقررة للنقل الذى يوجد فيه ناقل متعاقد وآخر فعلى . ومن ثم جعلت الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن مسئولا عن النقل بأكمله ، وقصرت مسئولية كل من الناقلين اللاحقين له على الجزء الذى قام بتنفيذه من النقل على أن يكون متضامنا فى هذه المسئولية مع الناقل الأول . ويجوز للناقل الأول نفى مسئوليته بإثبات أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق .

وقد جرت العادة على أن يشترط الناقل الأول فى سند الشحن المباشر إعفاءه من المسئولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة فى النقل الثانى . وشرط الإعفاء هذا صحيح ، لأن الناقل الأول مجرد وكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى النقل الثانى فلا يخضع للتنظيم الآمر الوارد فى التقنين البحرى وفى كل من معاهدة سندات الشحن وقواعد هامبورج والذى يقضى ببطلان شروط الإعفاء من المسئولية فى سندات الشحن . بيد أن شرط الإعفاء من المسئولية الوارد فى سند الشحن المباشر يتوقف نفاذه على قيام الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من استلام البضاعة من الناقل الثانى ومن الرجوع مباشرة عليه بالحصول من الناقل الثانى على سند شحن باسم المرسل إليه وتسليمه إليه أو أية وسيلة أخرى – فإذا لم يقم الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من الرجوع مباشرة على الناقل الثانى تعطل شرط إعفاء الناقل الأول من المسئولية [١] .

---

(١) نقض . مدنى ٢٣ مايو ١٩٦٣ مجموعة النقض س ١٤ ص ٧٣٦ .

٤٤٤ - (ب) **النقل المختلط** : النقل المختلط هو الذى يتم بطرق مختلفة، بطريق البحر فى جزء منه وبطريق البر أو البحر فى الجزء الآخر ، كأن تكون البضاعة مرسلة من القاهرة إلى باريس ، فإنها تنقل بالسكة الحديدية من القاهرة إلى الأسكندرية ، وبطريق البحر من الاسكندرية إلى مرسيليا ، وبطريق السكة الحديدية من مرسيليا إلى باريس . ولايخلو الأمر من أحد فرضين :

١ - فإما أن يتعاقد الشاحن نفسه مع الناقل البحرى والناقل البرى (أو الجوى) كل منهما على حدة . وهنا يوجد عقدان مستقلان تسرى على كل منهما الأحكام الخاصة به .

٢ - وأما أن يتعاقد الشاحن مع الناقل البحرى على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا ، أو يتعاقد على نفس الأمر مع الناقل البرى . وفى هذه الحالة يقوم عقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة . بيد أن هذا العقد لا يمكن أن يثبت بسند واحد كما هو الشأن فى النقل البحرى المتتابع لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة . ولذلك يصدر فى هذه الحالة سند شحن خاص بالنقل البحرى ، وسند نقل خاص بالنقل البرى ، ويرفق السندان أحدهما بالآخر وينطبق القانون البحرى على الجزء الخاص بالنقل البحرى ، ويسرى القانون التجارى على الجزء الخاص بالنقل البرى . وعلى هذا إذا وجد شرط فى عقد النقل يقضى بإعفاء الناقل من المسئولية ، فإن هذا الشرط يكون صحيحا إذا هلكت البضاعة أو تلفت أثناء النقل البرى ، ويكون باطلا على العكس إذا حدث الهلاك أو التلف فى النقل البحرى .

ويلاحظ أن التقنين البحرى الجديد لم يتعرض للنقل المتعدد الوسائط ، وهو أمر تنظمه تشريعات حديثة ، وكان ينبغى على المشرع التصدى لهذا النوع من النقل لأهميته .

المبحث الثانى

القطـــر البحـرى

٤٤٥ - **طبيعة عقد القطر البحرى** : القطر البحرى عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر أو سحب سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم . وتختلف طبيعة

عقد القطر البحرى باختلاف الغرض المقصود منه :

١ – فإذا قصد بالقطر معاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالربان والطاقم على الدخول فى ميناء أو الخروج منه أو الرسو على رصيف ، كان عقد القطر فى هذه الحالة بمثابة عقد مقاولة يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة .

٢– أما إذا قصد بالقطر جر مواعين أو صنادل أو سفينة ليست لها قوة دفع خاصة ، فإنه يكون بمثابة عقد نقل يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بنقل المواعين أو الصنادل أو السفينة التى تشبّه عندئذ بالبضائع ، إلى مكان معين .

٤٤٦– **المسئولية** : وضع التقنين البحرى أحكاماً للمسئولية فى حالة القطر تقضى بمسئولية من يتولى إدارة عملية القطر ، وتقوم على التمييز بين القطر داخل الموانى والقطر خارج الموانى. وهذه الأحام ليست آمرة بل مكملة تنطبق عند عدم الاتفاق على ما يخالفها .

٤٤٧– **المسئولية عن القطر داخل الموانى** : تنص المادة ٢٧٩ فقرة ١ على أن « تكون إدارة عملية القطر داخل الموانى لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر ». وروعى فى تقرير هذا الحكم أن القطر داخل الموانى يكون عادة لمعاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو على رصيف ، بحيث تكون القاطرة وربانها تحت رقابة وتوجية السفينة المقطورة وتابعين لها . ومن ثم يسأل مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر [١] .

وتنص المادة ٢٧٩ فقرة ٢ على أنه « يجوز باتفاق كتابى ترك عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ، وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة ».

٤٤٨– **المسئولية عن القطر خارج الموانى** :تنص المادة ٢٨٠ فقرة ١

---

(١) فى هذا المعنى : نقض ٨ مايو ١٩٧٨ مجموعة أحكام النقض س ٢٩ ص ١١٨.

على أن « تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانى لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة » . ومبنى هذا الحكم أن القطر خارج الموانى يتم فى الغالب بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتى ، فيتولى ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر ، ويعد القطر فى هذه الحالة بمثابة عقد نقل . ومن ثم يكون مجهز السفينة القاطرة مسئولاً عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر وتلحق السفينة المقطورة أو الغير . ولاترتفع هذه المسئولية عن مجهز السفينة القاطرة إلا بإثبات السبب الأجنبى أو خطأ السفينة المقطورة .

وتنص المادة ٢٨٠ فقرة ٢ على أنه « يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة ، وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر » . ولم يشترط المشرع هنا أن يكون الاتفاق كتابياً واكتفى بأن يكون صريحاً قاطعاً فيما قصد إليه المتعاقدان.

٤٤٩- **تقادم الدعاوى الناشئة عن القطر** : تقضى المادة ٢٨١ بأن « تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية » . والمدة المشار اليها فى هذا النص هى مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة . وتخضع لهذا التقادم جميع الدعاوى الناشئة عن عملية القطر سواء كانت الدعوى مرفوعة من أحد طرفى العملية على الآخر أو من أحدهما على الغير أو من الغير على أى منهما .

ويسرى التقادم من تاريخ انتهاء عملية القطر . وتنتهى العملية بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذى تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة .

٤٥٠- **القطر والمساعدة البحرية** : ويلاحظ أن القطر قد يستخدم لمساعدة سفينة فى حالة خطر الهلاك . وفى هذه الحالة لايكون مبنى العلاقة بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة عقد قطر بمعنى الكلمة ، بل يكون القطر عندئذ نوعاً من المساعدة البحرية . وتظهر أهمية التمييز بين القطر والمساعدة

فيما يتعلق بتحديد الأجر أو المكافأة . وسيأتى بيان ذلك عند الكلام على المساعدة والإنقاذ البحرى .

المبحث الثالث

نقـــل الأشخـــاص

٤٥١- كان نقل الأشخاص بطريق البحر ذائعاً منتشراً إلى وقت قريب بالنظر إلى استتباب الأمن فى البحار وانتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة وازدهار السياحة وازدياد حركة الهجرة إلى البلاد الجديدة . ثم جاء النقل الجوى للأشخاص فاحتل مكاناً مرموقاً أدى إلى زوال الخطوط البحرية التى اشتهرت بنقل الأشخاص ، بحيث لم يعد هناك نقل للأشخاص بالصورة التى كان عليها من قبل. ومع ذلك فقد ذاعت فى العمل صورة جديدة من نقل الأشخاص هى الرحلات البحرية السياحية التى تسمح للسياح بمتعة لايحققها لهم ركوب الطائرات. ولذلك تضمن التقنين البحرى المصرى الجديد أحكاماً لتنظيم عقد نقل الأشخاص بحراً فى المواد من ٢٤٨ الى ٢٧٢ وأحكاماً أخرى لتنظيم الرحلات البحرية السياحية فى المواد من ٢٧٣ الى ٢٧٨ .

وهذه الأحكام لا تسرى على النقل المجانى بدون أى مقابل حقيقى إذ لاتعاقد فيه . ولايستثنى من ذلك إلا النقل المجانى الذى يقوم به ناقل محترف حيث يكون المقابل غير ظاهر كما فى حالة النقل المجانى الذى يكون لقاء خدمة أديت للناقل كخدمات تابعيه .كما لاتسرى فى حالة الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بدون أجرة (م٢٦٥ فقرة ١) . على أن أحكام عقد نقل الأشخاص تسرى على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان أو لشىء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع (م ٢٦٥ فقرة ٢) .

وقد وضعت فى شأن نقل الأشخاص بطريق البحر ثلاث معاهدات دولية أبرمت فى بروكسل بفضل مجهودات اللجنة البحرية الدولية : الأولى خاصة بالركاب المتسللين فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ ، والثانية خاصة بتوحيد بعض

القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر فى ٢٩ ابريل ١٩٦١ وهى تعنى بوجه خاص بتنظيم مسئولية الناقل البحرى قبل الركاب . وكانت مصر من بين الدول التى وقعت على هذه المعاهدة وصدقت عليها بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ١٠ أكتوبر ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيو ١٩٦٥ . والثالثة خاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ . ثم أبرمت أخيراً معاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم فى ١٣ ديسمبر ١٩٧٣ لتحل محل معاهدتى بروكسل الأخيرتين .

ونتكلم فى هذا المبحث عن عقد نقل الأشخاص من حيث تكوينه وإثباته ، والتزامات الناقل ، والتزامات المسافر ، ومسئولية الناقل ، وانقضاء العقد. ثم نتناول الرحلات البحرية السياحية .

١ - تكوين العقد وإثباته

٤٥٢- يتكون عقد نقل الأشخاص بالبحر كسائر العقود الرضائية بمجرد تطابق الإيجاب والقبول . على أن هذا العقد فى الحقيقة من عقود الإذعان ، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التى يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد ثمن النقل ولايملك المسافر إلا الأذعان لهذه الشروط .

وتقضى المادة ٢٤٨ فقرة ١ بأن يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر بمحرر يسمى « تذكرة السفر » ، ويذكر فى تذكرة السفر على وجه الخصوص : اسم كل من الناقل والمسافر ، اسم السفينة ، ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانى المتوسطة المعينة لرسو السفينة ، أجرة النقل ، شروط الإقامة فى السفينة ، تاريخ إصدار التذكرة . ولاتجيز الفقرة الثانية من ذات المادة النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلابموافقة الناقل ، ليكون على علم بالأشخاص الذين سيرافقونه فى السفر .

وتنص المادة ٢٤٩ على أنه « يجوز أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يبين فيها اسم الناقل والخدمات التى يلتزم بتأديتها ، وذلك إذا كانت حمولة السفينة الكلية لاتزيد على عشرين طناً بحرياً ، أو كانت السفينة تقوم بخدمات

داخل الميناء أو فى مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية ».

٤٥٣- **السفر بدون تذكرة:** والرضاء ضرورى لقيام العقد. فإذا تسلل شخص إلى السفينة بقصد السفر بها دون أن تكون بيده تذكرة سفر ،كان للربان إخراجه فى أول ميناء تصل إليه السفينة فضلا عن إلزامه بدفع تعويض للناقل بقدر السفر الذى حصل .وقد جعلت المادة ٢٤ من القانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن من التسلل إلى سفينة بقصد السفر بها جريمة خاصة معاقبا عليها بالحبس مدة لاتزيد على شهر وبغرامة لاتتجاوز عشرين جنيها أو بإحدى هاتين العقوبتين .

وقد وضعت معاهدة دولية بشأن الركاب المتسللين ببروكسل فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ لم توقع عليها مصر ، وتجيز المعاهدة لربان السفينة أن يخرج الراكب المتسلل فى أول ميناء تصل إليه السفينة وأن يسلمه إلى السلطة المختصة فى هذا الميناء (م٢) . وتلتزم سلطة الميناء بقبول الراكب المتسلل مالم يكن قد أبعد من قبل من الدولة التابع لها الميناء (م٢) . ويجوز لسلطة الميناء إعادة الراكب إلى الدولة التى يحمل جنسيتها أو إلى الميناء الذى ركب فيه أو إلى آخر ميناء رست عليه السفينة قبل اكتشافه أو إلى الدولة التى ترفع السفينة علمها ، وتلتزم الدولة التى يعاد إليها الراكب المتسلل بقبوله (م ٣) . وتبين المعاهدة من يقع عليه عبء مصروفات الإيواء والإعادة (م ٤) . ولاتمس أحكام المعاهدة حقوق والتزامات الدولة فى منح حق الالتجاء السياسى (م ٥).

٢-التزامات الناقل

٤٥٤- يلتزم الناقل بنقل المسافر من ميناء القيام الى ميناء الوصول على سفينة معينة فى الميعاد المتفق عليه . ومن ثم يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر (م٢٥٠) . ويجب على الناقل أن يتبع خط السير المعتاد وأن يقف بالموانى المحددة ابتداء فحسب . فلا يسوغ للربان أن يرسو فى ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته الخاصة . ولكن إذا أصيب مسافر بمرض معد جاز للربان إنزاله فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه (م ٩٧ فقرة ٣) . وعلى

الناقل أن يهيىء للمسافر مكاناً فى الدرجة المتفق عليها. وإذا حصل المسافر على تذكرة بالسفر على سفينة معينة ، فيجوز مع ذلك للناقل أن يعرض على المسافر نقله على سفينة أخرى مماثلة للسفينة المتفق عليها . ويلتزم الناقل بتقديم الطعام والعلاج والخدمة للمسافر أثناء السفر مالم يوجد شرط بخلاف ذلك .

ويلتزم الناقل أيضاً بنقل أمتعة المسافر فى الحدود التى يعينها العقد أو العرف (م ٢٦٦) . ولايلتزم ، المسافر بدفع أجرة عن نقلها بشرط ألا تزيد عن الحد الذى يعينه العقد أو العرف . فإن زادت عن هذا الحد وجب على المسافر أن يدفع أجرة عن الزائد . وإذا توفى المسافر أثناء السفر ، وجب على الربان المحافظة على أمتعته وتسليمها إلى السلطة الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانى الجمهورية (م ٩٧ فقرة ٢).

٣-التزامات المسافر

٤٥٥-**الالتزام بدفع أجرة السفر** : يلتزم المسافر بدفع أجرة السفر المتفق عليها . وتختلف أجرة السفر باختلاف الدرجة المراد السفر فيها ، وهى تدفع عادة عند تسليم تذكرة السفر . وإذا تخلف المسافر عن السفر أو تأخر عن الميعاد المحدد ، فللربان أن يسافر دون أن يلزم بانتظاره ، وعلى المسافر دفع الأجرة كاملة (م ٢٥١) . وإذا حالت قوة قاهرة دون سفرالمسافر أو توفى ، فسخ العقد بشرط أن يخطر هو أو ورثته الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل ، فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة ، وتسرى هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك ، إذ قد لايستطيعون السفر دون رب العائلة (م ٢٥٢) . وإذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر كمرضه أو إصابته بجرح أو وفاته ، أثر على التزامه بدفع الأجرة كاملة (م٢٣٥). ولايجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل (م ٢٧٠) .

٤٥٦- **الالتزام بمراعاة النظام فى السفينة** : ويلتزم المسافر بمراعاة جميع أحكام الربان المتعلقة بحسن النظام فى السفينة. وهو يخضع لسلطة الربان التأديبية. وإذا رفض المسافر الامتثال للتدابير التى يأمر بها الربان جاز توقيع

العقوبات التأديبية عليه (م ١، ٢٧،٣ قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن).

٤- مسئولية الناقل

٤٥٧- مسئولية الناقل عن الحوادث التى تصيب المسافرين : لم يرد فى التقنين البحرى الملغى ولا فى التقنين التجارى أى نص خاص بمسئولية ناقل المسافرين ، ومن ثم وجب تطبيق أحكام القواعد العامة فى هذا الشأن . وكان القضاء يأخذ قديما بمبدأ مسئولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التى تصيب المسافر أثناء النقل، ويلزم مدعى التعويض إثبات خطأ الناقل. أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسئولية الناقل هى مسئولية عقدية على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، أى بإيصاله سالما إلى المكان المقصود. وهو التزام بنتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث ، ولاترتفع مسئولية الناقل عن هذا الإخلال إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المصاب أو خطأ الغير [1]. ولايقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده وتوخى الحيطة فى تنفيذ ما التزم به ، لأن هذا إنما يكون بالنسبة إلى الالتزام ببذل عناية حيث يكفى أن يقيم المدين الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود .

وقد أخذ التقنين البحرى الجديد بالقواعد المتقدمة ونص فى المادة ٢٥٦ على أن « ١- يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية إذا وقع الحادث الذى نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل. ٢- ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة أو نزوله منها فى ميناء القيام أو فى ميناء الوصول أو فى ميناء متوسط أو أثناء المدة التى يكون فيها المسافر فى حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها ». ثم نصت المادة ٢٥٧ على أن « يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى المادة السابقة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبى لايد له فيه ».

---

(١) نقض فرنسى ٢١ نوفمبر ١٩١١ دلوز ١٩١٣ - ١ - ٢٤٩ ، ونقض مصرى ٢٦ ابريل ١٩٦٢ مجموعة أحكام النقض س ١٣ ص ٥٢٢

٤٥٨- تحديد مسئولية الناقل : وتقضى المادة ٢٥٨ بأنه « ١- لايجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه ، ويجوز الاتفاق على حد أعلى للتعويض يزيد على هذا المقدار . ٢- ويشمل التعويض المقرر فى الفقرة (١) من هذه المادة مجموع طلبات التعويض التى تقدم من المسافر أو من ورثته أو ممن يعولهم ، وذلك عن كل حادث على حدة » .

ويسرى تحديد المسئولية أيضا على وكلاء الناقل وتابعيه، إذ تنص المادة ٢٦٤ على أنه « إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفوع التى يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسئولية وانقضاء الدعوى بمضى المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها » .

ولايجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث (م ٢٥٩)

٤٥٩- بطلان شروط الإعفاء من المسئولية : وتنص المادة ٢٦٠ على بطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه الإعفاء من المسئولية أو تحديدها بأقل من الحد الأقصى أو تعديل عبء الإثبات أو النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر.

٤٦٠- مسئولية الناقل عن التأخير: ويسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن تأخير الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد اذا لم يتفق على ميعاد ، ولايبرأ الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لابد له فيه (م٢٦٢).

ولاتحديد للمسئولية فى حالة التأخير . ويجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من المسئولية عن التأخير ، وتسرى فيما يتعلق بشروط الإعفاء من المسئولية أحكام المادة ٢١٧ من القانون المدنى.

٤٦١- دعوى المسئولية : وتوجب المادة ٢٦١ على المسافر فى حالة

الإصابة البدنية إخطار الناقل كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة المسافر السفينة . ويترتب على عدم الإخطار فى الميعاد المحدد قيام قرينة على أن المسافر غادر السفينة دون إصابة حتى يقيم المسافر الدليل على أن الإصابة حدثت خلال تنفيذ عقد النقل.

وترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلى المحكمة المختصة وفقا للاحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز أيضا حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده (م ٢٧٢).

وتتقادم دعوى التعويض الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته بمضى سنتين تسريان اعتبارا من يوم مغادرة المسافر السفينة فى حالة الإصابة البدنية أو اليوم الذى كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة فى حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل ، أو يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة المسافر السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل وفى هذه الحالة تنقضى الدعوى على أية حال بمضى ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة (م ٢٦٣ فقرة ١) .

وتتقادم دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضى ستة أشهر من اليوم التالى لمغادرة المسافر السفينة (م ٢٦٣ فقرة ٢) .

وللمسافر امتياز على السفينة وأجرة النقل لضمان التعويض المستحق له عن الإصابات البدنية التى تحدث له أو عن هلاك الامتعة أو تلفها (م ٢٩-٥).

٤٦٢- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر : تناولت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقع عليها ببروكسل فى ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ أحكام النقل الدولى للبضائع بطريق البحر. أما النقل الدولى للركاب بطريق البحر فلم يحظ بتنظيم دولى، على عكس الحال فى النقل الجوى حيث

تعالج معاهدة فارسوفيا المعقودة سنة ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول لاهاى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ أحكام نقل كل من البضائع والركاب بطريق الجو . ولذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر فى بروكسل فى ٢٩ ابريل سنة ١٩٦١ وهى تعنى بوجه خاص بتنظيم مسئولية الناقل البحرى قبل الركاب. وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ١٠ أكتوبر ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتبارا من ٤ يونيو سنة ١٩٦٥ .

ولاتنطبق المعاهدة إلا على النقل الدولى الذى يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول واقعين فى دولتين مختلفين أو فى دولة واحدة بشرط أن تمر السفينة على ميناء دولة اخرى (م١). ويشترط لتطبيق المعاهدة ، فضلا عن كون النقل دوليا، أن تكون السفينة الناقلة تحمل علم دولة متعاقدة أو أن يكون مكان القيام أو مكان الوصول واقعا فى دولة متعاقدة (م٢).

ويكون الناقل مسئولا طبقا للمعاهدة عن وفاة الراكب أو إصابته أثناء النقل بسبب خطأ الناقل أو خطا تابعيه (م٤ فقرة ١). وعلى المضرور إثبات خطأ الناقل أو تابعيه (م٤ فقرة ٣) . بيد أن خطأ الناقل أو تابعيه يكون مفروضا إذا كانت الوفاة أو الإصابة ناشئة عن الغرق أو التصادم أو الجنوح أو الانفجار أو الحريق ، وذلك مالم يثبت الناقل العكس (م ٤ فقرة ٢). ويجوز للمحكمة أن تستبعد مسئولية الناقل أو أن تخفف منها إذا أثبت الناقل أن خطأ الراكب أو إهماله هو الذى سبب الضرر أو ساهم فى وقوعه (م ٥).

ويخلص من ذلك ان المعاهدة تقيم مسئولية الناقل على أساس الخطأ خلافا لما هو مقرر فى القضاء وبعض التشريعات . وإذا كان هذا الخطأ واجب الإثبات بوجه عام ، إلا أنه مفروض فى بعض حوادث الملاحة ذات الطابع الاستثنائى .

وتحدد المعاهدة مسئولية الناقل البحرى عن وفاة الراكب أو إصابته فى جميع الأحوال بمبلغ ٢٥٠ الف فرنك ذهب عن كل راكب (م٦ فقرة ١) .وهو نفس التحديد القانونى لمسئولية الناقل الجوى بمقتضى معاهدة

فارسوفيا. ويجوز تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة فى تاريخ الوفاء . ويسقط حق الناقل فى تحديد المسئولية متى ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر أو باستهتار مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث (م٧). ولايخل هذا التحديد القانونى بحق الناقل فى التمسك بتحديد مسئوليته وفقا لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفينة أو وفقا لأى قانون داخلى ينظم هذا التحديد (م٨).

ولما كانت المعاهدة لايمكن أن تحقق الغاية المقصودة منها إلاإذا كان لها طابع الإلزام ، فقد نصت على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديد مسئوليته بمبلغ أقل من الحد المقرر فيها أو قلب عبء الإثبات المفروض على الناقل أو إخضاع المنازعات للتحكيم أو لاختصاص محكمة معينة (م٩).

وترفع دعوى المسئولية من الراكب نفسه فى حالة إصابته البدنية. أما فى حالة وفاته فلاترفع الدعوى إلا من خلفاء الراكب المتوفى أو الاشخاص الذين فى كنفه إذا كان لهم الحق فى ذلك وفقا لقانون المحكمة المرفوعة إليها الدعوى (م.١).

ويجب على الراكب فى حالة إصابته بضرر بدنى أن يوجه إلى الناقل احتجاجات كتابية خلال خمسة عشر يوما على الأكثر من مغادرته السفينة . ولايترتب على عدم القيام بهذا الواجب سقوط حق الراكب فى التعويض بل مجرد قرينة قابلة للإثبات العكسى على أن المسافر قد غادر السفينة سليما معافى (م١١).

وتتقادم دعوى المسئولية بسنتين تبدأ فى حالة الإصابة بضرر بدنى من يوم مغادرة السفينة ، وفى حالة الوفاة خلال النقل من اليوم الذى كان يجب وصول الراكب فيه ، وفى حالة الوفاة بعد مغادرة السفينة من يوم الوفاة بشرط ألا تتجاوز ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة (م ١١).

٤٦٣ – مسئولية الناقل عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها : تنظم المواد من

٢٦٧ الى ٢٦٩ مسئولية الناقل عن هلاك أمتعة المسافر أو تلفها ، وتفرق فى هذا الصدد بين نوعين من الأمتعة : الأمتعة المسجلة ، والأمتعة غير المسجلة.

أ - أما الأمتعة المسجلة فهى التى يسلمها المسافر إلى الناقل أو من ينوب عنه لحفظها لديه طوال فترة السفر وتسليمها إلى المسافر عند مغادرة السفينة . ويلتزم الناقل بأن يسلم إلى المسافر إيصالا بهذه الأمتعة وتسجيلها فى دفتر خاص. وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التى يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة (م٢٦٧) .وقد عامل المشرع هذه الأمتعة معاملة البضائع يقضى بسريان أحكام عقد نقل البضائع بالبحر عليها (م ٢٦٨ فقرة ٢). بمعنى أنه يقوم فى هذه الحالة بجانب العقد الأصلى بنقل المسافر عقد آخر تبعى بنقل أمتعته ، وتسرى على هذا العقد التبعى أحكام عقد نقل البضائع بحرا .

بيد أن نقل الأمتعة المسجلة لايخضع لكل أحكام عقد نقل البضائع ، بل يستثنى من هذه الاحكام أمران نصت عليهما المادة ٢٦٨ فقرة ٢ وهما: ١- الأول ، يتعلق بمقدار الحد الاقصى للتعويض ، إذ نصت المادة ٢٦٨ فقرة أولى على أنه « لايجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة المسجلة أوتلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر ، إلا إذاكان الضرر متعلقا بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لاتزيد على خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وماقد يوجد بهامن أمتعة»٢-والأمر الثانى، أن الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة تنقضى بمضى سنتين من اليوم التالى ليوم مغادرة المسافر السفينة أو اليوم التالى لليوم الذى كان يجب أن يغادرها فيه (م٢٧١).

ب- وأما الأمتعة غير المسجلة فهى التى يحتفظ بها المسافر ولايكون الناقل مسئولا عن هلاكها أو تلفها إلا إذا أثبت المسافر أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه (م ٢٦٩ فقرة ١) . ولايجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة هلاك الأمتعة غير المسجلة أو تلفها على ألفي جنيه لكل مسافر ، ولايسرى هذا الحد على الاشياء التى يودعها المسافر لدى الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع فى السفنية

متى أخطره بما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة كالنقود والجواهر والوثائق (م ٢٦٩ فقرة ٢) . ولايجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل (م ٢٧٠). وتنقضى الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة غير المسجلة أيضا بمضى سنتين كما هو الحكم فى نقل الأمتعة المسجلة (م٢٧١).

٥- انقضاء عقد نقل الاشخاص

٤٦٤- ينقضى عقد نقل الأشخاص بتنفيذه ، أى بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول. إنما قد ينقضى العقد قبل ذلك بالفسخ. فإذا تعذر السفر بسبب لايرجع إلى الناقل ، فسخ العقد دون تعويض ، وإذا ثبت أن المانع من السفر راجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة ، ويفترض أن تعذر السفر راجع إلي فعل الناقل حتى يقوم الدليل على ذلك (م ٢٥٤ فقرة ١).

وإذا توقف السفر لمدة تجاوز ثلاثة ايام ، جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الاقتضاء، ويعفى الناقل من الالتزام بالتعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه ، ولايجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه فى ميعاد معقول وعلى سفينة من ذات المستوى (م ٢٥٤ فقرة ٢).

وللمسافر أن يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلا جوهريا فى مواعيد السفر أو فى خط سير السفينة أو فى موانى الرسو المتوسطة المعلن عنها ، ومع ذلك يعفى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادى هذا التعديل (م ٢٥٥).

٦- الرحلات البحرية السياحية

٤٦٥- يتكلم التقنين البحرى عن الرحلات البحرية للسياحة فى المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ . وجاء فى المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية بصددها أن « الامر الذى يلفت النظر فى هذا المجال أن المسافر المشترك فى الرحلة لايتعاقد مع الناقل مباشرة وإنما مع منظم الرحلة الذى يتعهد بإبرام

عقد النقل مع الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد تشتمل عليه من خدمات لاتتعلق بالنقل وإنما بالسياحة ، كزيارة الأماكن الأثرية فى الموانى التى ترسو فيها السفينة وحجز الأماكن في الملاهي والمسارح والفنادق وغيرها . وتتولى مكاتب السياحة القيام بهذا العمل ، ويتم التعاقد معها عادة بأحد أسلوبين : فإما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها فيعتبر ذلك إيجابا من جانبه حتى إذا ما تقدم المشترك بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولا فيتم العقد بالشروط المعلن عنها . وإما أن تتقدم جماعة من المشتركين إلى مكتب السياحة بطلب تنظيم الرحلة وتتفق معه على شروطها ». ونتناول عقد تنظيم الرحلة بالدراسة فيما يلى.

٤٦٦- **إثبات عقد تنظيم الرحلة** : تنص المادة ٢٧٤ على أن « يسلم منظم الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلا. وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطلان ». ويتضح من هذا النص أن إثبات العقد بالكتابة وتحرير تذكرة الرحلة ليس مجرد شرط للإثبات ، بل هو ركن للانعقاد يترتب البطلان على تخلفه . على أن حق التمسك ببطلان العقد مقرر للمشترك وحده دون منظم الرحلة .

وطبقا للمادة ٢٧٥ يبين في تذكرة الرحلة على وجه الخصوص : اسم السفينة ، اسم منظم الرحلة وعنوانه ، اسم المسافر المشترك في الرحلة وعنوانه ، شروط الإقامة فى السفينة ، ثمن التذكرة وبيان النفقات التى يشملها هذا الثمن، ميناء القيام وميناء الوصول والموانى المتوسطة المعينة لرسو السفينة ، تاريخ القيام وتاريخ العودة ، الخدمات التى يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر والمشترك فيها .

وتقضى المادة ٢٧٦ بأن « يسلم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترا يشتمل على قسائم تبين فى كل منها الخدمات التى يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البر فى الميناء المذكور فى القسيمة » . وتفيد هذه القسائم بدورها فى إثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات

٤٦٧- **التزامات منظم الرحلة ومسئوليته** : يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقا للشروط المنصوص عليها فى عقد تنظيم الرحلة أو

الشروط المعلن عنها (م ٢٧٣). وغنى عن البيان أن منظم الرحلة هو الذى يبرم عقد النقل مع الناقل.

ويسأل منظم الرحلة عن الإخلال بالالتزامات المبينة فى تذكرة الرحلة وفى دفتر قسائم الخدمات (م ٢٧٧).

وكذلك يسأل منظم الرحلة قبل المشترك عن تعويض الضرر الذى يصيب المسافر أو أمتعته أثنا ء تنفيذ عقد النقل البحرى، وتسرى على هذه المسئولية نفس الأحكام المقررة بشأن مسئولية الناقل وتحديدها وبطلان شروط الإعفاء منها وتقادمها والاختصاص بنظر الدعوى الخاصة المنصوص عليها فى المواد من ٢٥٦ الى ٢٧٢ من القانون (م ٢٧٨).

الفصل الثالث
البيوع البحرية [1]

٤٦٨ – **تعريف وتقسيم:** البيع البحرى هو بيع البضائع التى تنقل بطريق البحر. وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع ، واستيراد بالنسبة للمشترى. ويتطلب تنفيذ العقد نقل البضائع بطريق البحر بقصد تسليمها للمشترى. وارتباط البيع بالنقل البحرى يخلع على البيع طابعه البحرى ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع.

وقد قامت غرفة التجارة الدولية بتقنين الأعراف التجارية الخاصة بالبيوع البحرية وضمنته قواعد وضعت سنة ١٩٣٦ عرفت باسم INCOTERMS وهى اختصار لعبارة International Commercial Terms . وعدلت هذه القواعد بضعة مرات آخرها سنة ١٩٩٠ واعتمدتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية فى مايو ١٩٩٢.

وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين كبيرين هما:

١ – البيوع عند الوصول : ويتم فيها التسليم فى ميناء الوصول ، وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

٢ – البيوع عند القيام : ويتم فيها التسليم فى ميناء القيام، وتشمل بيع سيف وبيع فوب

الفرع الأول
البيوع عند الوصول
المبحث الأول
البيع بسفينة معينة

٤٦٩ – البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع

(١) أنظر فى البيوع البحرية رسالة الدكتوراه المقدمة من الدكتور أحمد محمود حسنى إلى كلية الحقوق بجامعة الأسكندريه سنة ١٩٧٢ .

بنقلها على سفينة معينة فى عقد البيع ذاته إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشترى وتنتقل ملكيتها إليه. وقد تعين السفينة فى وقت لاحق ، ويقال فى هذه الصورة ، إن البيع بسفينة تعين فيما بعد. وتعيين السفينة نهائى لارجعة فيه ويمتنع تعديله لأنه عنصر من عناصر العقد.

والبيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة لايعرف عنها إلا نوعها وكميتها ، أى أنه بيع لمنقول لم يعين إلابنوعه . والقاعدة أن المنقول الذى لم يعين إلا بنوعه لاتنتقل ملكيته إلا بافرازه طبقا لنص المادة ٢٠٥ مدنى . ولما كان شحن البضاعة على السفينة المعينة يعتبر بمثابة إفراز لها ، فكان الواجب أن تنتقل ملكيتها إلى المشترى فى هذا الوقت . ولكن الواقع أن البائع والمشترى فى هذا البيع يتفقان على تأجيل نقل الملكية إلى وقت وصول البضاعة [1].

ولما كان البائع يظل مالكا للبضاعة حتى الوصول ولاتنتقل ملكيتها إلى المشترى إلا عند الوصول ، فإن البائع يلتزم بإبرام عقد النقل البحرى مع مجهز السفينة المعينة . كما أن هلاك البضاعة بقوة قاهرة خلال الطريق يكون على البائع[2]. بمعنى أن البيع ينفسخ ويبرأ المشترى من التزامه بدفع الثمن ، ويمتنع على المشترى مطالبة البائع بتسليم بضاعة من نفس النوع. أما إذا ترتب على القوة القاهرة تلف البضاعة فحسب ، فإن القضاء يلزم المشترى بقبول البضاعة مع حقه فى إنقاص الثمن بقدر قيمة التلف الذى أصابها .

المبحث الثانى

البيع بسفينة غير معينة

٤٧٠- كان البيع بسفينة معينة ذائعا فى النصف الأول من القرن التاسع

---

(١) يذهب فريق من الفقه (ليون كان ورينو جزء ٧ بند ١٩٧) والقضاء (نقض مدنى مصرى ٢٣ أبريل ١٩٥٣ ، مجموعة أحكام النقض س ٤ ص ٩٢٤ استئناف اسكندرية ٥ فبراير ١٩٥٢ المحاماة ٣٢ ص ١١٣١) إلى أن البيع بسفينة معينة هو بيع شرطى معلق على وصول البضاعة. ولكننا لا نؤيد هذا الرأى إذ أن وجود البضاعة وقت الوصول هو محل العقد ٠ ولا يجوز اعتبار محل العقد شرطا فيه . والأصح فى نظرنا أن يقال أن الاتفاق قد انعقد على تأجيل نقل الملكية إلى الوصول .

(٢) اسكندرية الإبتدائية ٦ يناير ١٩٥١ النشرة القانونية لمحكمة الأسكندرية الابتدائية س ١ عدد ١ ص ٨ .

عشر حينما كانت السفن الشراعية تقوم بالملاحة البحرية، فكان يهم المشترى أن يعرف السفينة التى تنقل عليها البضاعة ليتبين مدى سلامة الرحلة البحرية والسرعة التى تتم بها. ولكن عندما اكتشف البخار وانتظمت خطوط الملاحة لم يعد لتعيين السفينة فى العقد فائدته السابقة . ومن ثم ترك للبائع حرية اختيار السفينة التى تقوم بنقل البضاعة وحل البيع بسفينة غير معينة محل البيع بسفينة معينة ، وذلك ابتداءمن سنة ١٨٧٥ .

والبيع بسفينة غير معينة هو بيع آجل لبضاعة معينة بنوعها مع التزام البائع بنقلها فى ميعاد محدد إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشترى وتنتقل ملكيتها إليه.

ويلتزم البائع فى هذا النوع من البيع بشحن البضاعة على سفينة يختارها فى الميعاد المحدد فى العقد ، ويكون هذا الميعاد شهرين فى الغالب. وقد لايبين الميعاد فى العقد على وجه التحديد ويكتفى باشتراط أن يكون الشحن سريعا أو أن يكون الشحن بأول سفينة . ويثبت قيام البائع بتنفيذ التزامه بالشحن فى الميعاد المحدد بإبراز سند الشحن الذى يحمل تاريخ الشحن .

وإذا هلكت البضاعة أثناء الطريق لسبب لايد للبائع فيه كان هلاكها عليه كما هو الحكم فى البيع بسفينة معينة . على أن هناك فارقا كبيرا بين البيعين. ففى البيع بسفينة معينة يمتنع على المشترى أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع . أما فى البيع بسفينة غير معينة ، فإن للمشترى أن يطالب البائع بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلا من الهالكة تطبيقا للمبدأ القائل بأن المثليات لاتهلك. والعلة فى هذه التفرقة هى أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم إفرازها بتعيين السفينة التى تقوم بنقلها ، أما فى البيع بسفينة غير معينة فليس ثمة إفراز أو تعيين للبضاعة ، وإنما يتحقق الإفراز بتسليم البضاعة للمشترى.

الفرع الثانى
البيوع عند القيام

٤٧١-رأينا أن البيوع لدى الوصول تحمّل البائع مخاطر الطريق، وأنه

يجوز إلزام البائع بسفينة غير معينة بتسليم بضاعة أخرى بدلا من الهالكة . هذا من جهة البائع. أما من جهة المشترى، فإنه يلزم بانتظار وصول السفينة حتى يتمكن من التصرف فى البضاعة ، وبذلك يحرم من الإفادة من ارتفاع سعر البضاعة أو التحصن من آثار انخفاضه . ولذلك ندرت البيوع لدى الوصول فى العمل ، وحلت محلها البيوع لدى القيام . وتشمل البيوع لدى القيام البيع سيف والبيع فوب .

المبحث الاول

البيع سيف « C.I.F. »

٤٧٢- **تعريف بيع « سيف»** : بيع «سيف» هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحرى نظير ثمن جزافى شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين .

ويستمد هذا البيع اسمه من الحروف الأولى للأسماء الانجليزية للعناصر التى تدخل فى تقدير الثمن الذى يدفعه المشترى : قيمة البضاعة cost ، وقسط التأمين insurance وأجرة النقل freight . ونحن نفضل استخدام التسمية الانجليزية لذيوعها فى العمل .

وقد أوجد العمل نوعامن بيع سيف يعفى فيه البائع من إبرام عقد التأمين ويسمى .C.&F بحيث يشمل الثمن قيمة البضائع وأجرة النقل فقط . وتسرى على هذا النوع ذات القواعد المطبقة على بيع سيف. بمعنى أن ملكية البضائع تنتقل مع تبعة المخاطر إلى المشترى منذ شحن البضائع على السفينة .

وظهر بيع سيف فى الربع الأخير من القرن التاسع عشر، وانتشر من ذلك الحين بحيث أصبح أهم الصور التى تتخذها البيوع البحرية فى العمل . ويرجع السبب فى ذيوعه إلى مايقدمه من مزايا لكل من البائع والمشترى على حد سواء. فالبائع لايتحمل خطر هلاك البضاعة أو تلفها ابتداء من وقت شحنها ، ومن ثم يستحق الثمن أيا كان مصير البضاعة ، وليس ثمة مايمنع من أن يسحب كمبيالة على المشترى بالثمن ويقوم بخصمها فيحصل على الثمن فورا. أما المشترى فإنه يعفى من عبء القيام بالشحن والتأمين فى مكان بعيد، كما

أنه يصير مالكا للبضاعة من وقت الشحن مما يسمح له بالتصرف فيها والإفادة من تغيرات الأسعار ، ولاضرر عليه من تحمل مخاطر الطريق إذ أنها مغطاة بالتأمين . على أن بيع سيف لايخلو مع ذلك من عيب . ذلك أن المشترى يلزم بدفع ثمن بضاعة لم يرها مما يؤدى إلى صعوبات ومنازعات عديدة فى العمل .

ولما كان بيع سيف يبرم بين بلدين مختلفين وتجار مختلفى الجنسية ، فقد بدت الحاجة إلى تنظيمه فى النطاق الدولى. فعقدت جمعية القانون الدولى مؤتمرا فى وارسو سنة ١٩٢٨ تم فيه وضع قواعد خاصة ببيع سيف عرفت باسم قواعد وارسو سنة ١٩٢٨ ، وعدلت فى مؤتمر أكسفورد سنة ١٩٣٢ ، ولذا يطلق عليها اسم « قواعد وارسو- اكسفورد » . وتتألف هذه القواعد من اثنتين وعشرين قاعدة لاتعدو أن تكون تقنينا للعادات فى البلاد المختلفة . وهى قواعد اتفاقية لاتطبق إلا إذا اتفق الطرفان على الأخذ بها صراحة فى عقد البيع. على أن هذه القواعد لم يقدر لها النجاح الذى أحرزته قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة .

٤٧٣- **خصائص بيع سيف** : ويتميز بيع سيف بخصائص ثلاث جوهرية :

(١) أن البائع يلتزم بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحرى.

(٢) أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشترى من وقت الشحن.

(٣) أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشترى منذ الشحن .

٤٧٤-(أ) **التزام البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها**: يلتزم البائع سيف بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة [1]. ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بمقتضى سند الشحن ، كما يثبت قيامه بالتأمين على البضاعة بمقتضى وثيقة التأمين. ثم يرسل هذين المستندين (سند الشحن ووثيقة التأمين) إلى المشترى . ومن هنا نشأ القول بأن بيع سيف إنما هو بيع للمستندات. بيد أن هذا القول يتضمن كثيرا من التجوز فى التعبير ، لأن إرادة

(١) نقض ١٩-يونيو-١٩٦٩ س-٢٠ ص ١٠٢٦ .

الطرفين إنما انصرفت إلى بيع البضاعة ذاتها وشرائها. اما المستندات فلاتخرج عن كونها أداة لإثبات قيام البائع بتنفيذ الالتزامات المفروضة عليه بمقتضى عقد البيع.

٤٧٥- (ب) انتقال ملكية البضاعة إلى المشترى من وقت الشحن : بيع سيف هو بيع يتم فيه تسليم البضاعة وتنتقل ملكيتها إلى المشترى من وقت الشحن (١).

بيد أنه يلزم لانتقال الملكية ، وفقا للقواعد العامة ، أن يتم إفراز البضاعة وتعيينها لتتحول من منقول معين بنوعه إلى منقول معين بالذات . ويتم إفراز البضاعة وتعيينها بشحن الكمية المبيعة على ظهر السفينة . ويثبت هذا الإفراز بسند الشحن الذى يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن والحالة والعلامات .

هذا إذا كانت البضاعة من الممكن فرزها عند الشحن بأن كانت فى طرود أو صناديق تحمل أرقاما وعلامات ، وكانت هذه الأرقام واردة فى سند الشحن . أما إذا كانت البضاعة مشحونة صبا دون تغليف أو فى أجولة غير مرقومة كما هو الشأن فى القمح والفحم والبترول والخشب، وكانت هذه البضاعة مبيعة لجملة مشترين، فليس ثمة إفراز عند الشحن ، إذ أن العد أو الكيل أو المقاس إنما يتم عند الوصول، فكيف يتم نقل الملكية فى هذه الحالة؟ يذهب القضاء إلى أن البضاعة المشحونة فى السفينة تصبح فى هذه الحالة ملكا شائعا بين المشترين منذ الشحن ، ومن ثم يتقاسمون مخاطر الطريق، وتوزع البضاعة عليهم عند الوصول بحسب حصة كل منهم (٢).

٤٧٦-(ج) انتقال مخاطر الطريق إلى المشترى من وقت الشحن : ويترتب على انتقال ملكية البضاعة المبيعة سيف إلى المشترى بمجرد الشحن أن

(١) نقض مدنى ١٠ ديسمبر ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض س ١٠ ص ٧٨٣ ، ١٩ يونيو ١٩٦٩ مشار اليه . وانظر نقض ١٩ مايو ١٩٧٣ س ٢٤ ص ٧٩٦ فى أنه إذا اشترط أن الملكية لا تنتقل الى المشترى إلا بتسلم البضاعة فى ميناء الوصول ، فإنه لا يصدق على البيع فى هذه الحالة وصف « سيف » .

(٢) استئناف مختلط ٨ مارس ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٦٩ .

مخاطر الطريق تكون على عاتق المشترى [١] فإذا هلكت البضاعة أو تلفت فى الطريق، وجب على المشترى أن يدفع الثمن كاملا، إذ أن هلاك الشئ على مالكه . كما يتحمل المشترى مخاطر التأخر إذا كان البائع قد شحن البضاعة فى الوقت المناسب . وللمشترى حق الرجوع على الناقل بالتعويض ، وله أيضا أن يرجع على المؤمن بمبلغ التأمين.

ويراعى أن البائع يكون مسئولا عن المخاطر والعيوب السابقة على الشحن كعيب التغليف. وللمشترى الحق فى فحص البضاعة عند الوصول للتحقق مما إذا كان التلف ناشئا عن خطر بحرى يتحمله المشترى أو عيب سابق على الشحن يسأل عنه البائع.

٤٧٧ - **التزامات البائع :١** - يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها قدرا وصنفا. وإذا كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل من المتفق عليه أو كانت كميتها أقل ، فإن البائع يكون مخلا بالتزامه ، وجزاء هذا الاخلال هو الفسخ. بيد أن القضاء يذهب إلى أن اختلاف الصنف أو اختلاف الكمية لايترتب عليه فسخ البيع بل تخفيض الثمن فحسب [٢]. وذلك نظرا لما يترتب على الفسخ من إعادة نقل البضائع إلى البائع واضطراب فى العلاقات القانونية التى تمتد من المشترى إلى من اشترى منه البضاعة وهكذا ، ولأن التاجر يستطيع غالبا تصريف البضاعة ولو كانت مختلفة عن تلك التى تعاقد عليها . ومع ذلك يجيز القضاء الفسخ إذا كان اختلاف الصنف كبيرا [٣] ، أو إذا كان هناك غش أو تدليس من البائع [٤] ، أو إذا كانت البضاعة غير صالحة للاستعمال الذى أعدت له[٥]، أو إذا كانت من طبيعة مختلفة [٦]. وإذا كان البيع بالعينة وجب أن يكون المبيع

---

(١) نقض ٢٧ ديسمبر ١٩٧٣ مجموعة النقض س ٢٤ ص ١٣٦٣ . وأنظر المادة ٩٤ تجارى «البضائع التى تخرج من مخزن البائع أو المرسل يكون خطرها فى الطريق على من يملكها مالم يوجد شرط يخالف ذلك» .

(٢) السين ٢٧ مارس ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥١ - ٣٩ ، استئناف بيروت ٢١ ديسمبر ١٩٥٦ مجموعة حاتم ج ٢٩ ص ٢٦ رقم ٧

(٣) مرسيليا ٥ ديسمبر ١٩٢٨ ملحق دور ١٩٢٩ ٤٠

(٤) مرسيليا ٢٣ مايو ١٩٠٦ المجلة الدولية ١١ ٦٣١

(٥) استئناف مختلط ٢٠ نوفمبر ١٩٣٥ ب ٤٨ ٣١

(٥) روان ٥ مايو ١٩٤٩ D.M.F. ١٩٥٠ ٦١٧

مطابقا لها (م ٤٢٠ مدنى)، وإلا جاز فسخ البيع أيا كانت درجة عدم المطابقة واختلاف الصنف .

وقد جرت عادة البائعين ، تلافيا للمنازعات التى تثور فى المستقبل حول صنف البضاعة ، على طلب الكشف على البضاعة لدى شحنها بمعرفة خبراء واستصدار شهادة بنوعها. وهذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة ، وللمشترين من جانبهم الحق فى طلب فحص البضاعة لدى الوصول بمعرفة خبراء للتحقق من صفتها وحالتها .

٢-ويلتزم البائع بشحن البضائع المبيعة « سيف » ودفع أجرة نقلها والتأمين عليها وفقا للشروط المتفق عليها أو وفقا للشروط المعتادة فى ميناء الشحن . وقد تباع البضاعة أحيانا بعد شحنها، فيقال إن البيع وارد على بضاعة عائمة. وإذا لم يقم البائع بشحن البضاعة فى الميعاد المحدد ، جاز للمشترى فسخ العقد والمطالبة بالتعويض دون حاجة لإعذار البائع بتنفيذ التزامه [١]. وللبائع سيف حق اختيار السفينة التى تنقل عليها البضاعة ، بينما يختارها المشترى فى البيع فوب كما سيأتى .

٣- ويلتزم البائع أخيرا بإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة المبيعة إلى المشترى حتى يتمكن من تسلم البضاعة لدى الوصول والدفاع عن حقوقه إذا كان بها عجز أو تلف. وهذه المستندات هى : سند الشحن المثبت لشحن البضاعة ، ووثيقة التأمين المثبتة للتأمين ، وفاتورة البضاعة وتتضمن وصفا للبضاعة وبيانا بالثمن الواجب دفعه. وقد يشترط تقديم مستندات أخرى ثانوية كشهادة بنوع البضاعة وهى شهادة تحرر بمعرفة خبراء قبل شحن البضاعة لإثبات نوعها ، وشهادة المنشأ وهى شهادة تثبت أن البضاعة هى من إنتاج الدولة التى شحنت فيها .

٤٧٨- **التزام المشترى بدفع الثمن :** ويلتزم المشترى بدفع الثمن المتفق عليه، وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين. ويستوفى البائع الثمن فى العمل عن طريق سحب كمبيالة على المشترى ، ويرفق بها سند

---

(١) استئناف مختلط ٢٢ مارس ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٩٠ .

الشحن ووثيقة التأمين وقائمة البضاعة وتسمى بالكمبيالة المستندية ، ويلتزم المشترى بقبول هذه الكمبيالة أوبدفع قيمتها بمجرد تقديمها إليه حسب اتفاق الطرفين (١). وقد يتفق فى عقد البيع على أن يكون الوفاء بالثمن عن طريق فتح اعتماد مستندى غير قابل للالغاء لدى بنك . ومحل دراسته بين عمليات البنوك.

المبحث الثانى

البيع « فوب .F.O.B »

٤٧٩- البيع « فوب » هو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المبيعة فى ميناء الشحن على ظهر السفينة التى يتعاقد معها المشترى . ومن هنا جاءت تسمية هذا النوع من البيع « بيع فوب Fob » من الاصطلاح الانجليزى Free On Board . وقد يتفق على أن يتم التسليم لاعلى ظهر السفينة بل بجوارها على الرصيف، ويسمى البيع فى هذه الحالة فاس .F.A.S من الاصطلاح الانجليزى Free Along Side .

ويلتزم البائعفوب بتسليم البضاعة فى ميناء الشحن على ظهر السفينة التى يتعاقد معها المشترى (٢). ومن هذا الوقت تبرأ ذمة البائع من الالتزام بالتسليم، وتنتقل ملكية البضاعة إلى المشترى كما تكون مخاطر الطريق عليه (٣).

ويقع على عاتق المشترى عبء القيام بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل

---

(١) قد يتفق الطرفان على أن يقوم المشترى بدفع جزء من الثمن عند تقديم المستندات (٧٥ أو ٩٠ ٪ مثلا) على أن يدفع الباقى بعد فحص البضاعة . ويعد شرط دفع الباقى من الثمن بعد الفحص ضمانا للمشترى . وفى هذه الحالة يصدر البائع فاتورة مؤقتة لا يدفع المشترى فيها إلا جزءا من الثمن المتفق عليه ، والباقى يدفع بعد تحرير الفاتورة النهائية .

(٢) نقض مدنى ١٣ مدنى نوفمبر ١٩٥٨ مجموعة أحكام النقض س ٩ ص ٦٦٩ ، ٣ ديسمبر ١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٣١٥ .

(٣) نقض مدنى ٢٧ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض س ١٧ ص ١٩٧٩ ، ٣ أبريل ١٩٧٣ المرجع السابق س ٢٤ ص ٥٥٩ . وأنظر نقض ٢٨ أبريل ١٩٨٠ المرجع السابق س ٣١ ص ١٢٥٢ فى الأتفاق على تعديل الأتفاق الأول على البيع فوب بحيث لا تنتهى مسئولية البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة فى ميناء الشحن بل يكون ضامنا لوصول البضاعة المبيعة الى ميناء الوصول سالمة وكامله وطازجة وصالحة لأكل الأنسان .

والتأمين على البضاعة فى بيع « فوب » وعليه أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن وأن يخطر البائع باسمها [١].

على أن الطرفين قد يتفقان بمقتضى اتفاق خاص على أن يقوم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين لحساب المشترى . وهنا يتعلق الأمر بوكالة متميزة عن البيع، بمعنى أن البائع يبرم عقدى النقل والتأمين بوصفه وكيلا عن المشترى لاتنفيذاً لالتزام ناشئ عن البيع [٢] . فإذا لم يقم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين تنفيذا للوكالة ، فإن هذا الإخلال لايبرر فسخ عقد البيع، بل التعويض عن الضرر اللاحق فحسب . وذلك على خلاف الحال فى بيع سيف حيث يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقدى النقل والتأمين، وحيث يكون جزاء الإخلال بهذا الالتزام فسخ العقد لامجرد مسئولية البائع عن التعويض ، ويجب على المشترى «فوب » أن يرسل الى البائع أجرة النقل وقسط التأمين، كما يستطيع الناقل أن يطالب المشترى بأجرة النقل لأنه يلتزم بتصرف وكيله . إنما إذا لم يوجد اتفاق خاص فى هذا الشأن ، فلايتحمل البائع بوصفه بائعا الالتزام بالنقل والتأمين.

---

(١) لما كان البائع هو الذى يختار السفينة الناقلة فى البيع «سيف» كما تقدم . بينما يختارها المشترى فى البيع «فوب» فأنه يجدر بالتجار المصريين أن يبيعوا سيف وأن يشتروا «فوب» حتى يتسنى له اختيار السفن المصرية فى الحالتين . وفى ذلك تشجيع وحماية للأسطول التجارى المصرى .

(٢) السين ١٩ مايو ١٩٥٤ D.M.F. ١٩٥٥ - ٦٩١ ، السين ٣١ مارس ١٩٥٢ D.M.F. ١٩٥٣ - ٢٩٢.

الباب الرابع
الحوادث البحرية

٤٨٠ – قد تطرأ أثناء الملاحة البحرية بضعة حوادث استثنائية تخضع بسبب أهميتها لتنظيم قانوني خاص يتميز عن القواعد العامة وهى:١– التصادم البحري ، ٢– والإنقاذ البحرى ، ٣– والخسارات البحرية التي يحدثها الربان اختياراً في سبيل السلامة العامة .

ويلاحظ قبل البدء في دراسة هذه الحوادث أنها تؤدي إلي رجوع ذوي الشأن فيها بعضهم علي البعض الآخر . بيد أنه لما كان ذوو الشأن يؤمنون من نتائج هذه الحوادث ، فإن المؤمنين هم الذين يتحملون عبئها في النهاية . وتفريعا علي ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذه الحوادث ولو كانت الأموال التي لحقها الهلاك أو التلف من جهة والأموال التي أحدثت الضرر من جهة أخري مملوكة لشخص واحد . أي أن التسوية تتم كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين .

وعلي هذا تسوي المسئولية الناشئة عن التصادم كما تستحق مكافأة عن الإنقاذ ولو كانت السفينتان الداخلتان في التصادم أو الإنقاذ مملوكتين لشخص واحد . وثمة محل كذلك لتسوية الخسارة المشتركة ولو كانت البضاعة المشحونة مملوكة لمجهز السفينة .

الفصل الأول
التصادم البحرى

٤٨١ - **التنظيم القانوني** : التصادم خطر بحرى كثير الوقوع لاسيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة . وهو إلي هذا تنجم عنه أضرار جسيمة للأموال والأشخاص .

وقد وضعت قواعد دولية لمنع التصادم في البحار أحدثها القواعد التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في ٢٠ اكتوبر ١٩٧٢ والتي ووفق عليها في مصربقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٨٦.

كما شعرت الدول بالحاجة إلي توحيد أحكام التصادم ابتغاء القضاء علي التنازع بين القوانين في هذا الشأن . وانتهت جهودها إلي وضع معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ . ووافقت مصر علي هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم في ٣١ يناير ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ .

وقد حققت معاهدة بروكسل في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ توحيد القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري ولكنها لم تعرض لموضوع الاختصاص رغم أهميته القصوي ، إذ أن التوحيد لا يكون كاملاً إلا إذا اقترن بتنظيم دولي للاختصاص . وقد ترتب علي هذا النقص اضطراب الحلول التي أخذ بها القضاء في الدول المختلفة . ولذلك رؤي توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي والاختصاص المدني في حالة التصادم ووضعت فى هذا الشأن معاهدتان: الأولي هى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخري والموقع عليها ببروكسل في ١٠ مايو ١٩٥٢ ،و ووفق عليها في مصر بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ . والثانية هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة

بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري والموقع عليها ببروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ، و ووفق عليها في مصر بالقانون رقم ٣٤ لسنة ١٩٥٥ ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ [(١)] .

وقد تناول التقنين البحري موضوع التصادم في الفصل الأول من الباب الرابع المتعلق بالحوادث البحرية في المواد من ٢٩٢ إلي ٣٠١ . وجاءت أحكام هذه المواد مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠توحيداً للتنظيم الوطني والتنظيم الدولى .

ويلاحظ أن أحكام المعاهدة تنطبق عندما تكون جميع السفن الداخلة في التصادم تابعة لدول مختلفة موقعة علي المعاهدة أو منضمة اليها . أما إذا كانت جميع السفن الداخلة في التصادم مصرية فإن القانون المصري هوالذي يطبق دون المعاهدة (م ١٢ من المعاهدة) .

٤٨٢ - **تقسيم** : بعد أن نحدد ماهية التصادم البحرى في فرع أول ، نستعرض أحكامه فى فرع ثان، ثم نعقب ذلك بالكلام عن دعوي التصادم في فرع ثالث .

الفرع الأول

ماهية التصادم البحري

٤٨٣ - تعريف التصادم البحري : تعرف المادة الأولي من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ التصادم البحري بأنه التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم . وقد تبنّى التقنين البحري المصري هذا التعريف ونص في المادة ٢٩٢ فقرة أولي منه على أنه « في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية ، تسوّي التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التى حصل فيها

(١) أنظر مقال المؤلف « التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢ » . مجلة القانون الدولي س ١٩٥٢ ص٦٧ ومابعدها .

التصادم ، وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسي ثابت ، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال ».

٤٨٤ - **شروط التصادم البحري** : ويؤخذ من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً شروط ثلاثة :

الأول : أن يحصل بين منشأتين عائمتين .
الثاني : أن تكون إحدي المنشأتين سفينة بحرية .
الثالث : أن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين .

٤٨٥ - **ارتطام بين منشأتين عائمتين** : يشترط في التصادم البحري أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر . فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور ، فلا يعد الحادث تصادماً بحرياً بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسئولية . وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحة داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل أو طائرة بحرية .

٤٨٦ - **صفة المنشأتين** : ولا يكفي لاعتبار الحادث تصادماً أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر، بل يجب أن تكون إحدي المنشأتين علي الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة ، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية . وكثيراً ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلي بعض المواني الهامة كميناء لندن وبوردو وأنفرس وهامبورج.

وعلي هذا لو ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحة داخلية في المياه البحرية أو الداخلية ، فإن الحادث يعد تصادماً بحرياً . أما لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحة الداخلية أحدهما بالآخر ولو في المياه البحرية ، فإن هذا لا يعد من قبيل التصادم البحري ولا يخضع لأحكام القانون البحري وإنما تسري عليه المبادئ العامة في المسئولية (م ١٦٣ مدني وما بعدها)[1]. أي أن العبرة في

(١) تسوي كثير من التشريعات بين أحكام التصادم النهري والتصادم البحري وتخضعهما لأحكام متماثلة . ومن ذلك التشريع الألماني والبلجيكي والايطالي والفرنسي .

تحديد التصادم البحري ليست بطبيعة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها [١] .

ولا أهمية لنوع السفينة التي تدخل في التصادم . فتسري أحكام التصادم البحري إذا كانت إحدي المنشأتين سفينة بصرف النظر عما إذا كانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة .

وتطبق أحكام التصادم البحري أيضاً علي التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعتين لنفس الجهز ، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها عادة لدي مؤمنين مختلفين

٤٨٧ - ارتطام مادي : وكان القضاء يشترط لاعتبار الحادث تصادماً أن يحصل احتكاك أو ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين . فلا يعد ناشئاً عن تصادم الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخري مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها [٢] .

ومع ذلك فإن الفقرة الثانية من المادة ٢٩٢ قضت بتطبيق أحكام التصادم ولو لم يقع ارتطام مادي علي تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخري أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين علي هذه السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية أو الدولية السارية في مصر بشأن تنظيم السير في البحار . وقد استمد المشرع المصري هذا الحكم من المادة ١٣ من معاهدة التصادم . ومعني ذلك أنه لا يشترط لاعتبار الحادث تصادماً وقوع ارتطام مادي بين السفن ، بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدي السفن المتصادمة بحركة «مناورة» خاطئة أو

---

(١) أضافت المادة ٢٩٢ فقرة ١ في نهايتها أنه فيما عدا العائمات المقيدة بمرسي ثابت كالجسور والكباري والأرصفة العائمة ، تعتبر كل عائمة سفينه بحرية أو مركب للملاحة الداخلية علي حسب الأحوال . ومعني هذا أن التصادم لايخضع لأحكام هذا الفصل إلا إذا وقع بين عائمات غير مقيدة تملك كل منها حرية الحركة ومن ثم يمكن أن تكون مصدراً للحادث (انظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون رقم ٢٠٦)

(٢) استئناف مختلط ٦ مايو ١٨٩٧ ب ٩ - ٣٣١ ، نقض ١٢ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض س ٢٧ ص١٨٤

إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر . ومثال ذلك أن تسير سفينة علي مقربة من سفينة أخري دون مراعاه السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتحرك الأمواج من حولها وتحدث الضرر ، أو أن تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم تفاجأ سفينة أخري بوجودها علي مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة [١] .

٤٨٨ – عدم تطبيق أحكام التصادم البحري في بعض الحوادث : وهناك حالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري دون أن تطبق عليها أحكامه :

١– فلا تطبق أحكام التصادم البحري علي السفن الحربية (م ٢)[٢]. ولكنها تسري علي السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية (م ٢٩٣) .

٢ – ولا تسري قواعد التصادم البحري علي التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها ، بل يخضع هذا النوع من التصادم لحكم خاص تضمنته المادة (٢٨٨) وبمقتضاه يكون مجهز السفينة (التي استخدمت المرشد) مسئولاً عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إلا إذا أثبت أن الضرر نشأعن خطأ جسيم من المرشد . وهذا الحكم استثناء من قواعد التصادم أملته ضرورة تأمين من يشتغل بمهنة الارشاد.

٣ – ولا تسري أحكام التصادم البحري أخيراً علي التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد القطر الذي يحدد التزامات كل منهما [٣].

(١) انظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون بند ٢٠٦ .

(٢) نقض مدني ١٤ يناير ١٩٨٠ مجموعة النقض س٣١ ص١٤٦ في أن التصادم بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية في المياه الاقليمية المصرية . لايخضع لأحكام قانون التجارة البحري ولاتسري في شأنه الاجراءات والمواعيد المنصوص عليها في المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من هذا القانون ، بل تخضع دعوي التعويض عنه للقواعد العامة في المسئولية في القانون المدني .

(٣) نقض ١٢ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض س٢٧ ص١٨٤ .

الفرع الثانى
أحكام التصادم البحرى

٤٨٩ – يختلف حكم التصادم البحرى باختلاف سببه . ويميز التقنين البحرى بين أربعة أنواع من التصادم : التصادم القهرى ، والتصادم المشتبه فى أسبابه ، والتصادم بخطأ أحد الربانين ، والتصادم بسبب الخطأ المشترك .

٤٩٠ – **التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى سببه** : التصادم القهرى هو الذى ينشأ عن قوة قاهرة ، كضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة عاتية، أو أمر السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحداهما .

أما التصادم المشتبه فى سببه فهو الذى لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق ، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعا الى قوة قاهرة ، أو إلى خطأ أحد الربانين ، أو إلى خطأ مشترك بينهما .

وقد جمع الشارع البحرى بين التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى سببه فى المادة ٢٩٥ وطبق عليهما حكما واحدا نصت عليه هذه المادة بقولها « إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أوقام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر » ويؤخذ من هذا النص أن المشرع ألحق التصادم المشتبه فى سببه بالتصادم القهرى ، ومن ثم يتحمله من أصابه . ويسرى هذا الحكم كما تضيف المادة ٢٩٥ « ولوكانت السفن التى وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث » . ذلك أن بعض التشريعات تقضى بأنه إذا كانت السفينة راسية وقت الحادث ، فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ربان السفينة الأخرى السائرة . ولكن معاهدة التصادم (م٢ فقرة ٢) هدمت هذه القرينة ، ولم يأخذ بها القانون المصرى .

٤٩١ - **التصادم بسبب الخطأ** : عرضت لهذا النوع من التصادم المادة ٢٩٦ فتنص على أنه « إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذى يترتب على التصادم »

وقد يكون الخطأ منسوبا إلى الربان ، وينحصر غالبا فى مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور ، أو عدم إضاءة الأنوار التى تحدد موقع السفينة ليلا ، أو عدم استعمال الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابلها مع سفينة أخرى ، أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب . وقد يكون الخطأ منسوبا إلى المجهز نفسه ، كأن يسمح بسفر السفينة وهى غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كاف لمناوراتها .

ويكون المجهز مسئولا عن خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجباريا ، لأن مهمة المرشد تنحصر أساسا فى تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الاتباع . أما قيادة السفينة وادارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للربان رغم وجود المرشد . وقد قررت هذا الحكم صراحة المادة ٥ من معاهدة التصادم، وكذلك المادة ٢٩٨ بحرى بقولها « تترتب المسئولية المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد أجباريا وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة فى المسئولية » . وكان قد سبق النص عليه فى المادة ٢٨٧ فى الفصل الخاص بالإرشاد .

ويجب على المدعى فى دعوى التصادم أن يقيم الدليل على خطأ الربان بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية . ويستعان عادة فى الإثبات بالتقرير البحرى وبدفتر يومية السفينة وللمحكمة أن تأمر بإجراء تحقيق لسماع شهود التصادم ، أو تأمر بتعيين خبراء لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه .

وكان القضاء قد اصطلح على بعض قرائن على الخطأ . من ذلك أنه إذا كان التصادم بين سفينة شراعية وأخرى بخارية فيفترض وقوع الحادث بخطأ السفينة البخارية حتى يثبت العكس[1] ، ومبنى هذه القرينة أن السفينة البخارية أسهل حركة من الشراعية وفى مقدورها أن تتخذ الاحتياطات الضرورية لمفاداة التصادم وأن القواعد الدولية توجب على السفينة البخارية أن تخلى الطريق للسفينة الشراعية . ومن بين القرائن التى أقامها القضاء أنه إذا حصل تصادم

(١) استئناف مختلط ٢٦ مارس ١٩٤١ ب ٥٢ - ١٤٠ ، ١٠ مايو ١٩٢٦ ب ٣٨ - ١٨ .

بين سفينة راسية وسفينة سائرة فيفترض وقوعه بخطأ السفينة الثانية[1] . ولكن التقنين البحرى المصرى مقتفياً أثر معاهدة التصادم فينص فى المادة ٢٩٤ على أنه « لا يفترض الخطأ فى المسئولية الناشئة عن التصادم» . أى أنه يجب على المتضرر دائما أن يقيم الدليل على خطأ الربان أيا كانت الظروف التى وقع فيها التصادم .

وتطبيقا للفكرة نفسها لا يجوز التمسك بحكم المادة ١٧٨ من التقنين المدنى التى تقضى بمسئولية كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية إذا تعلق الأمر بتصادم بحرى . وذلك لأن هذه المسئولية تقوم على قرينة خطأ الحارس وليس ثمة قرائن على الخطأ فى مادة التصادم البحرى .

٤٩٢ – **التصادم بسبب الخطأ المشترك** : تنص المادة ٢٩٧ فقرة أولى على أنه « إذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسئولية كل سفينة من السفن التى حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذى وقع منها ». على أن المشرع بعد أن وضع فى صدر المادة مبدأ توزيع المسئولية بنسبة جسامة الخطأ ، عاد فنص على أنه « إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة وزعت المسئولية بينها بالتساوى ».

ويراعى الفارق بين التصادم المشتبه فى سببه ، والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذى لايمكن فيه تحديد نسبة الخطأ الذى صدر من كل سفينة . ففى الحالة الأولى لا يعرف سبب الحادث وما إذا كان ناشئا عن قوة قاهرة أو خطأ إحدى السفينتين أو خطأ مشترك بينهما . أما فى الحالة الثانية فيقوم الدليل على خطأ السفينتين ، بيد أنه لا يمكن تحديد نسبة خطأ كل منهما .

٤٩٣ – **انتفاء التضامن فى حالة الأضرار المادية** : قد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر يصيب بضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين . وتقضى القواعد العامة بأن مالكى السفينتين الداخلتين فى التصادم يكونان مسئولين بالتضامن قبل الغير (م ١٦٩ مدنى) .

(١) باريس ٢٨ أبريل ١٨٩٨ دالوز ١٨٩٩ – ٢ – ٤٦٥ .

بيد أن التضامن لا يسلم من العيوب . ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذى تعاقد معه حتى لا يحتج فى مواجهته بشرط الإعفاء من المسئولية الواردة فى سند الشحن أو فى تذكرة السفر أو بالإعفاء القانونى من المسئولية ، ويوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملا ، ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه فى التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسئولية . هذا إلى أن المجهز الذى يدفع التعويض كاملا قد يصطدم بتحديد المسئولية الذى يتمسك به المجهز الآخر .

ولذلك عنيت معاهدة التصادم وعلى منوالها التقنين البحرى المصرى بالنص على انتفاء التضامن بين المسئولين بالنسبة إلى الغير فى حالة الخطأ المشترك إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم (م٤ : فقرة ٢ معاهدة و م ٢٩٧ فقرة ٢ بحرى مصرى) ، بل يلزم المتضرر بتقسيم مطالبته على المسئولين ، خلافا لما تقضى به القواعد العامة .

٤٩٤ – **التضامن فى حالة الأضرار البدنية** : أما فيما يتعلق بالأضرار البدنية التى تصيب الملاحين أو الركاب فقد رجعت المعاهدة إلى حكم القواعد العامة وأبقت على التضامن بين المسئولين مراعاة لاعتبارات إنسانية بحتة (م ٤ فقرة ٣) . وكذلك فعل التقنين البحرى المصرى بالنص على أن « تكون المسئولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى» .

الفرع الثالث

دعوى التصادم

٤٩٥ – **المحكمة المختصة بنظر الدعوى** : تمنح المادة الأولى من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى والمبرمة ببروكسل فى ١٠ مايو ١٩٥٢ المدعى الحق فى رفع

الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى محاكم ثلاث حسب اختياره :

(أ) محكمة موطن المدعى عليه .

(ب) محكمة المكان الذى أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه . وهذا الحكم مستمد من القانون الإنجليزى ، إذ كان القضاء المصرى يسير على أن مجرد توقيع الحجز التحفظى على السفينة الأجنبية فى مصر لايستتبع اختصاص المحاكم المصرية بنظر الموضوع .

ولما كانت المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظى على السفن (م ٣) تخول الدائن بسبب الأضرار الناشئة عن التصادم الحق فى توقيع الحجز على أية سفينة أخرى غير التى تعلق بها دينه وتكون مملوكة لنفس المجهز وقت نشأة الدين ، فقد جعل الاختصاص بنظر دعوى التصادم أيضا للمحكمة التى أجرى فى دائرتها حجز على سفينة أخرى لنفس المجهز .

ولما كان الحجز يمكن رفعه أو تجنبه بتقديم كفالة أو ضمان آخر ، فقد نصت المعاهدة على اختصاص المحكمة التى يقدم فيها المدعى عليه كفيلاً أو أى ضمان آخر .

(ج) محكمة محل التصادم إذا حدث هذا التصادم فى الموانى والمرافئ والمياه الإقليمية . وهذا الحل طبيعى إذ تقضى معظم التشريعات باختصاص المحاكم الوطنية بالدعاوى الناشئة عن واقعة حدثت فى إقليم الدولة (م ٣٠ مرافعات مصرى) ، كما أنه يتفق مع نفس الحل الذى أخذت به المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم (م ٤ فقرة أولى) .

٤٩٦ - وأخذ التقنين البحرى المصرى بذات الأحكام ونص فى المادة ٣٠٠ فقرة أولى على أن « للمدعى إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية : (أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه . (ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها أول ميناء مصرى لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التى حدث بينها التصادم . (ج) المحكمة التى يقع فى دائرتها الميناء

الذى حجز فيه على السفن التى حدث بينها التصادم أو على إحدى هذه السفن (د) المحكمة التى يقع فى دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث التصادم فى مياه مصرية ». ونصت الفقرة الثانية من المادة ٣٠٠ على أنه « يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم ، على أن يجرى التحكيم حسب اختيار المدعى فى دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها فى الفقرة السابقة » .

٤٩٧ – **تقادم الدعوى** : تتقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث . على أن دعوى الرجوع التى ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى فى حالة المسئولية التضامنية إذا نشأ عن التصادم موت أو جرح ، فتتقادم بمضى سنة واحدة من تاريخ الوفاء (م ٣٠١ فقرة ١). وهذ الحكم منقول عن معاهدة التصادم (م ٧) .

ويخضع هذا التقادم لأسباب وقف وانقطاع التقادم المقررة فى القانون المدنى . ومع ذلك يقف سريان التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياة الإقليمية المصرية ، وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها (م ٣٠١ فقرة ٢) .

٤٩٨ – **التعويض وضماناته** : يقدر القاضى مدى التعويض عن الضرر الذى لحق المتضرر بشرط أن يكون هذا الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم . ويشمل التعويض مالحق المتضرر من خسارة . فإذا هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم . وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التى أجريت . كما يشمل التعويض مافات المتضرر من كسب ، كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى حدث التصادم خلالها ، والربح الذى ضاع عليه بسبب تعطيل السفينة أثناء الإصلاح .

ويقرر المشرع امتيازا على السفينة لضمان التعويضات المستحقة عن التصادم الذى وقع بخطئها (م ٢٩ فقرة ٥) . وهذا الحكم مستمد من المعاهدة الدولية الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية ، وقد أخذته بدورها عن التشريع الإنجليزى الذى يمنح امتيازا للمتضرر على الشئ الذى نشأ عنه الضرر

نظرا للرابطة بين الشئ والضرر [١] .

ويجوز للمالك أو المجهز أن يحدد مسئوليته عن التعويض وفقا لأحكام معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية ، أو وفقا لأحكام التقنين البحرى المصرى حسب الأحوال .

---

(١) أنظر ماسبق بند ٨٩ .

الفصل الثانى
الإنقاذ البحرى

٤٩٩- **التطور التشريعي** : الإنقاذ البحرى [1] هو المعونة التى تقدمها سفينة لأخرى فى حالة الخطر . ولم يتضمن التقنين البحرى المصرى الملغى قواعد خاصة بالإنقاذ البحرى شأنه فى ذلك شأن التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ . و ظل التشريع الفرنسى خلوا من نصوص فى هذا الشأن حتى صدر قانون ١٠ مارس ١٨٩١ الذى فرض على ربان كل سفينة تصطدم بغيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى . وذهبت معظم التشريعات مذهب التشريع الفرنسى فى قصر الالتزام بالإنقاذ على حالة التصادم. ثم جاءت معاهدة التصادم سنة ١٩١٠ .فأوجبت على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر مايكون ذلك فى استطاعته وبدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى (م ٧) .

وبدت الحاجة الى جعل الإنقاذ التزاماً قانونياً لا فى حالة التصادم وحدها بل فى جميع الحالات . وانتهى الأمر بعقد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد بالمساعدة والإنقاذ فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ . وقد انضمت مصر الى هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ . وتطبق نصوص المعاهدة بالنسبة الى جميع أصحاب السفن إذا كانت السفينة التى تقوم بالإنقاذ أو السفينة التى أنقذت تابعة لإحدى الدول المتعاقدة ، ومع ذلك إذا كان جميع أصحاب الشأن مصريين فيطبق القانون المصرى لا المعاهدة (م ١٥) . ولما كان المشرع المصرى قد اقتصر على فرض الالتزام بالإنقاذ وتقرير العقاب على

---

(١) بالفرنسية assistance maritime ، وبالانجليزية salvage ، ودرج الفقه المصري على تسمية العملية « المساعدة البحرية » . ورجح التقنين البحري المصري الجديد تسميتها « الإنقاذ » ، لأن هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التي تبدأ دائما بمساعدة وتنتهي بانقاذ . فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي (إليها المذكرة الايضاحية لمشروع القانون رقم ٢١٢).

عدم القيام به (م ٢٢ قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) دون بيان للأحكام التى تسرى فى هذا الشأن فقد استقر رأينا على تطبيق أحكام المعاهدة على العلاقات الداخلية أيضاً . على أن التقنين البحرى المصرى الجديد قد تدارك هذا النقص وكرّس الفصل الثانى من الباب الرابع للإنقاذ فى المواد ٣٠٢ - ٣١٦ وهو صورة طبق الأصل من المعاهدة .

ونتكلم عن الإنقاذ البحرى من حيث الالتزام بالإنقاذ ، وتعريف الإنقاذ، ومكافأة الإنقاذ .

الفرع الأول
الالتزام بالإنقاذ

٥٠٠- تقتصر القواعد العامة على منع الأفراد من الإضرار بعضهم بالبعض الآخر ، ولكنها لاتوجب عليهم تقديم المعونة للأشخاص والأموال التى تكون فى حالة الخطر ، ولايعدو الإنقاذ وفقاً للقواعد العامة أن يكون مجرد واجب أدبى لايحميه أى جزاء ، ولكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية .

وقد ظل التشريع البحرى زمناً طويلاً لايفرض على رجال البحر الالتزام بالإنقاذ . فقد رئى أن للربابنة من يقظة الضمير وروح التضامن مايدعوهم الى إنقاذ السفن التى تكون فى حالة الخطر . وقد أثبتت التجارب قصور الجزاء الأدبى وتقاعس كثير من الربابنة عن الإنقاذ مع قدرتهم عليه. ولذلك وجد من الضرورى جعل الإنقاذ التزاماً قانونياً .

٥٠١- **الالتزام بالإنقاذ فى حالة التصادم** : فرضت معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ الالتزام الإنقاذ فى حالة التصادم فى المادة ٨ « بقولها «بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها ، وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناءها الأصلى والجهات التى قدمت منها والتى ستتوجه اليها». كما نصت المادة ٩ من المعاهدة على أن تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التى لايعاقب تشريعها من يخالف أحكام المادة السابقة أن تدخل

أو تضع فى تشريعاتها النصوص اللازمة للعقاب على تلك المخالفات ». ويلاحظ أن الالتزام بالإنقاذ فى حالة التصادم يشمل السفينة والطاقم والركاب . وقد ورد حكم مماثل لنص المادة ٨ من معاهدة التصادم فى المادة ٢٩٩ بحرى مصرى .

٥٠٢- **الالتزام بالإنقاذ للأشخاص** : وتقيم المادة ٣٠٤ بحرى التزاماً عاماً بإنقاذ الأشخاص بقولها «على كل ربان أن يبادر الى إنقاذ كل شخص يوجد فى البحر معرضاً لخطر الهلاك ولوكان من الأعداء ، وذلك بالقدر الذى لايعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدى ، ويكون الربان مسئولاً إذا أهمل فى تنفيذ هذا الالتزام ». ويؤخذ من هذا النص ما يأتى :

١- أن الإنقاذ إلزامى بالنسبة إلى الأشخاص ، ولكنه ليس إلزامياً بالنسبة الى الأموال ، فى حين أن الإنقاذ فى حالة التصادم إلزامى بالنسبة للسفن والأشخاص على حد سواء . إذ لم يشأ المشرع أن يفرض الالتزام بإنقاذ سفينة لايوجد على ظهرها أى من رجال الطاقم أو الركاب .

وقد انتقدت التفرقة بين الأشخاص والأموال وأن الواجب يقضى بفرض الإنقاذ فى الحالتين . بيد أن هذا الانتقاد فى غير محله . إذ أنه لايمكن إلزام الربان بأن ينحرف فى سيره ويقوم بمناورات خطرة وباهظة بقصد إنقاذ المال . والغالب أن تتعرض السفينة والحمولة والأشخاص معاً لنفس الخطر إذا كانت السفينة فى عرض البحر . على أنه لايخشى عملاً من ترك السفينة للهلاك بعد إنقاذ الأشخاص الموجودين على ظهرها ، لأن إنقاذ الأموال فى القانون المصرى يعطى الحق فى المكافأة .

٢- والإنقاذ إلزامى للأشخاص الذين يوجدون بالبحر مهددين بخطر الهلاك . ومن ثم يشمل الالتزام ركاب السفن وملاحيها ويمتد أيضا الى ركاب وملاحى الطائرات التى قد تسقط فى البحر . وقد نصت على الحكم الأخير صراحة المعاهدة الدولية الخاصة بإنقاذ الطائرات المبرمة ببروكسل فى ٢٠ أكتوبر ١٩٣٨ .

٣- والإنقاذ واجب لكل شخص ولو كان من الأعداء ، مما يفترض سريان الالتزام زمن الحرب .

٤- ويجب أن يوجد الشخص بالبحر مهدداً بخطر الهلاك. فإذا صادف الربان فى البحر سفينة غادرها طاقمها وركابها فلا يكون الإنقاذ الزامياً .وإذا أنقذ طاقم السفينة وركابها فإن الإنقاذ يكف عن كونه إلزاميا . ولايشترط فى الخطر الذى يتهدد الشخص أن يكون حالا ، بل يكفى أن يكون محتمل الوقوع .

٥- ويفرض القانون على الربان الالتزام بتقديم الإنقاذ الى كل شخص يوجد بالبحر trouvée en mer مهدداً بخطر الهلاك . بيد أنه يجب ألا تؤخذ هذه العبارة بمعناها الحرفى الذى يفترض أن مقابلة السفينتين كانت عرضية بحت . والواقع اليوم أن السفينة المأزومة تستغيث بواسطة التلغراف اللاسلكى بأن ترسل الإشارة المعروفة .S.O.S [1] . ويجب على السفن التى تسمع هذه الاستغاثة أن تجيب عليها وفقا لما تقضى به المعاهدات الدولية [2]. ولربان السفينة المأزومة أن يختار من بينها السفينة التى يقبل مساعدتها فتلتزم بتقديمها، أما السفن الأخرى فتتحرر من هذا الالتزام .

٦- ولايلتزم الربان بالإنقاذ إلا إذا كان ذلك فى استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى . وهذا أمر طبيعى لأنه لايجوز تعريض بعض الأشخاص للخطر فى سبيل إنقاذ الآخرين .

٥٠٣- **جزاءالالتزام** : وإذا وجد شخص فى البحر مهددا بخطر الهلاك ، وكان فى استطاعته الربان إنقاذه بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدى ، كان الإنقاذ الزاميا . وإذا تخلف الربان عن أداء هذا الالتزام تعرض للعقاب . وقد فرضت المعاهدة على الدول الموقعة عليها أن تدخل فى تشريعها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة (م ١٢) . وقد أجابت معظم الدول هذا النداء . وتنص المادة ٢٢ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن على أن « يعاقب بالحبس مدة لاتزيد عن ستة أشهر وبغرامة لاتجاوز مائه جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين

---

(١) Save Our Souls أي انقذوا أرواحنا .

(٢) معاهدة لندن الخاصة بالاشارات اللاسلكية ١٩١٤ ومعاهدة واشنطون ١٩٢٧ .

كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لايترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر ». وغنى عن البيان أن مجهز السفينة غير مسئول جنائيا بسبب تخلف الربان عن الإنقاذ عند وجوبه ، إذ أن المسئولية الجنائية شخصية والمادة ٣٠٤ فقرة ٢ صريحة فى عدم مسئولية المجهز عن عمل الربان فى هذه الحالة ، إلا إذا صدر بناء على تعليمات صريحة منه .

ولايقتصر الأمر على مسئولية الربان الجنائية . بل يتعداه الى مسئوليته مسئولية مدنية قبل الأشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم أو قبل أقاربهم ، ومن ثم يلتزم بتعويض الضرر الذى لحقهم من جراء ذلك . ولاشك فى مسئولية المالك المدنية عن مخالفة الربان لهذا الالتزام باعتباره مسئولاً عن أخطاء الربان .

الفرع الثانى

تعريف الإنقاذ البحرى وشروطه

٥٠٤- **الصفة البحرية للإنقاذ** : يعطى الإنقاذ البحرى حقاً فى المكافأة لصالح السفينة التى قامت به. ولاينطبق نظام المكافأة إلا إذا توافرت فى الإنقاذ شروط معينة نصت عليها المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ بقولها « تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التى تكون فى حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التى هى من نفس النوع التى تؤدى بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أى تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التى حصلت فيها » . وقد أخذت بهذا التعريف المادة ٣٠٢ من التقنين البحرى إذ نصت على أن : « تسرى أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التى تكون فى خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التى تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التى يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة ».

ويؤخذ من هذا التعريف أن الإنقاذ البحرى هو المعونة التى تتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية بصرف النظر عن المياه التى

يحصل فيها . أى أنه يكفى أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المشتركتين فى العملية مما ينطبق عليه وصف السفينة حتى يعد الإنقاذ بحريا ، سواء أكانت هى السفينة المعرضة للخطر أو كانت هى التى تقوم بالإنقاذ، وسواء تم ذلك فى المياه البحرية أم فى المياه الداخلية ، كما هو الشأن بالنسبة الى التصادم .

أما إذا تم الإنقاذ بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية ولو كان ذلك فى المياه البحرية ، فلا يعد الإنقاذ بحرياً ولاتنطبق عليه أحكامه [١] .

ويجب أن تقدم المعونة للمنشأة العائمة . ولايقصد بذلك المنشأة ذاتها فحسب ،بل الأشياء الموجودة على ظهرها وأجرتها وأجرة نقل الركاب كما تقول المادة الأولى من المعاهدة. ومن غير المفهوم أن يقدم الإنقاذ لأجرة السفينة وأجرة نقل الركاب . بيد أن المقصود بذلك أن أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب وقد أنقذت مع السفينة وحمولتها فإنه يجب مراعاتها فى تحديد المكافأة . وتطبق أحكام الإنقاذ ولو كانت السفينة قد هجرها ملاحوها . وتفريعاً على ذلك لايعد من الإنقاذ انتشال السفن أو البضائع .

ويلاحظ أنه إذا حصل الإنقاذ بين سفينتين مملوكتين لمالك واحد ، فإن هذا لاينفى قيام رابطة الإنقاذ بينهما ، لأن كلا منهما يكوّن ذمة بحرية مستقلة. وقد نصت المادة ٥ من المعاهدة على أن « يستحق الأجر فى حالة ما إذا كانت المساعدة أو الإنقاذ قد حصلا بين سفن مملوكة لمالك واحد». وهذا هو نفس الحكم المتبع فى حالة التصادم[٢] . وتضمن التقنين البحرى المصرى حكماً مماثلاً نصت عليه المادة ٣٠٧ بقولها « تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد » .

ويلاحظ أيضاً أن المادة الأولى من المعاهدة لم تعرض للأشخاص مع أن

---

(١) يلاحظ أن القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ الخاص بالملاحة الداخلية يعاقب كل من قاد مركباً وامتنع بغير سبب مقبول عن تقديم النجدة الممكنة لأي شخص أو مركب في المياه الداخلية متي طلب إليه ذلك (م١٦) . علي أن القانون لم يفصل في أمر تنظيم المكافأة المستحقة عن عملية الانقاذ ، ونري الرجوع في هذا الصدد إلي أحكام القواعد العامة في الفضالة (أنظر استئناف مختلط ١٥ يناير ١٩٤١ ب٥٣ - ٢٦٩ .

(٢) أنظر ماسبق بند ٤٨٥ .

إنقاذهم الزامى. وذلك لأن إنقاذ الأشخاص لاينشيء روابط قانونية ولايخول الحق فى الحصول على مكافأة فى المعاهدة على عكس الحكم فى القانون المصرى .

٥٠٥- والغالب أن يتضمن الإنقاذ عملاً مادياً يؤدى بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية . ويأخذ هذا العمل المادى صورة القطر فى العادة ، وذلك بأن تقطر السفينة التى تقوم بالإنقاذ السفينة المنكوبة حتى تصل بها الى بر الأمان . على أن الإنقاذ قد يأخذ صوراً أخرى كحمل بعض بضائع السفينة المنكوبة لتخفيف حمولتها وتعويمها ، أو إطفاء حريق شب فيها .

على أنه لايلزم فى الإنقاذ أن يكون عملا ماديا من سفينة ، بل قد يكون عملا صادرا من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادى أو بتقديم معلومات أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية ، بل كل ما يلزم لقيام الإنقاذ أن تكون السفينة المعانة على خطر الهلاك وأن يؤدى التدخل الى نتيجة مفيدة . فإذا قام مرشد خارج منطقة الإرشاد وفى غير نوبته وبناء على طلب سفينة جانحة بالصعود على ظهر هذه السفينة وقام بمناورات أدت الى تعويم السفينة ، فإنه يكون قد قام بإنقاذ بحرى

٥٠٦- **خطرالهلاك** : يلزم أن تكون السفينة على خطر الهلاك حتى تعد المعونة التى تقدم اليها من قبيل الإنقاذ. وهذا ما يفسر القواعد الخاصة بالإنقاذ ، والمكافأة المرتفعة التى يستحقها من قام به .

ولايشترط فى الخطر الذى تتعرض له السفينة أن يكون حالا بل يكفى أن يكون محتمل الوقوع . فإذا فقدت السفينة سكانها (دفتها) أو أصيبت محركاتها بعطل فى عرض البحر فليس هناك خطر حال . ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع إذ يخشى اضطراب الجو وهياج البحر فتتعرض السفينة للتحطم والهلاك .

وإذا لم تكن السفينة فى حالة الخطر فلا تعد المعونة التى تقدم اليها من قبيل الإنقاذ، وعنصر الخطر هو الذى يميز الإنقاذ عن القطر . فقد رأينا أن القطر هو الصورة الغالبة للإنقاذ. بيد أنه يشترط لاعتباره من قبيل الإنقاذ أن

تكون السفينة فى حالة الخطر . أما إذا لم يكن ثمة خطر يحيق بالسفينة المقطورة ، كانت العملية قطراً وليست إنقاذاً .

وتظهر أهمية التمييز بين الإنقاذ والقطر فى أن عقد القطر هو عقد مقاولة يعطى السفينة القاطرة الحق فى أجر ثابت يحسب على أساس الساعة أو اليوم[1] . أما اتفاق الإنقاذ ولو اتخذ تنفيذه شكل القطر فإنه اتفاق من طبيعة مختلفة يخول السفينة التى تقوم بالإنقاذ مكافأة أكبر تحدد على أسس مختلفة .

وتطبيقاً لذلك يعتبر القطر من قبيل الإنقاذ إذا أصيبت محركات السفينة بعطل على مقربة من حطام أثناء عاصفة شديدة. وعلى عكس ذلك تعد الخدمة التى تؤدى قطراً لا إنقاذاً إذا لم تكن الأحوال الجوية سيئة ومضطربة إلى الحد الذى يعتبر خطراً علي السفينة .

الفرع الثالث

مكافأة الإنقاذ

٥٠٧- **المبدأ** : ينشيء إنقاذ السفن وحمولتها حقاً فى المكافأة لصالح السفينة التى قامت به . ولاتستحق السفينة المنقذة مكافأة إلا إذا أتى الإنقاذ بنتيجة مفيدة . وفى ذلك تنص المادة الثانية من المعاهدة «كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق فى أجر عادل » . وتنص المادة ٣٠٥ فقرة ١ بحرى على أن «كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى الى نتيجة مفيدة » .

ما الأساس القانونى لمكافأة الإنقاذ ؟ وما شروط استحقاقها ؟ ، وما الحالات التى لاتستحق فيها رغم توافر شروط استحقاقها ؟ وكيف يتم تحديدها وتوزيعها والوفاء بها ؟ هذا ما سنعالجه تباعا فبما يلى .

المبحث الأول

الأساس القانونى للمكافأة

٥٠٨- قد يقال إن أساس استحقاق المكافأة هو الفضالة (م١٨٨ مدنى) ،

(١) أنظر ماسبق بند ٤٤٥ .

إذ أن السفينة المنقذة تتولى عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب السفينة المنكوبة .

بيد أنه يرد على هذا القول بأن الفضولي يعتبر نائبا عن صاحب العمل ولو لم تتحقق النتيجة المرجوة ، وهو لايستحق إلا النفقات الضرورية والنافعة التى سوغتها الظروف وتعويضاً عن الضرر الذى لحقه بسبب قيامه بالعمل ، ولكنه لايستحق أجراً على عمله (م ١٩٥ مدنى) ، لأن الفضالة عمل مجرد عن الرغبة فى تحقيق الربح . فى حين أن الإنقاذ البحرى يخول الحق فى مكافأة ، ولاتعطى هذه المكافأة إلا إذا أتى الإنقاذ بنتيجة مفيدة . ومن ناحية أخرى فإن الفضالة عمل اختيارى يتولاه الشخص لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزما بذلك (م١٨٨ مدنى) ، أما الإنقاذ فقد يكون اختيارياً فى بعض الحالات ، ولكنه إلزامى بنص القانون فى حالات أخرى .

وقد يقال إن أساس المكافأة هو الإثراء بلا سبب . ولكن هذا القول مردود عليه كذلك بأن من أثرى لايلتزم إلا فى حدود ما أثرى به . وأنه لو طبقت قواعد الإثراء بحذافيرها لوجب إعطاء السفينة المنقدة قيمة السفينة التى أنقذت بأكملها وهذا غير مقبول .

والصحيح فى نظرنا أن الإنقاذ البحرى هو نظام أصيل خاص بالقانون البحرى ولايندرج فى أحد أنظمة القانون المدنى المعروفة ، ويفسر بالتضامن الذى يربط الملاحين بعضهم بالبعض الآخر .ولإغرائهم على تقديم الإنقاذ تقررت مكافأة كبيرة عند نجاحه .

المبحث الثانى

شروط استحقاق المكافأة

٥٠٩- توافر الشروط القانونية للأنقاذ : لاتستحق السفينة المنقذة مكافأة عن عملها إلا إذا توافرت الشروط القانونية للإنقاذ التى سبقت الإشارة اليها ، وهى أن يتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية وأن تكون السفينة التى أنقذت فى حالة الخطر .

٥١٠- **ضرورة النتيجة المفيدة** : ولاتستحق المكافأة إلا إذا أسفر الإنقاذ عن نتيجة مفيدة. فإن لم تأت الخدمة بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أية مكافأة (م ٢ من المعاهدة و ٣٠٥ فقرة ١ بحرى مصرى) . ويعبر عن هذه القاعدة بالإنجليزية no cure no pay . ومعنى ذلك أن الإنقاذ البحرى عملية احتمالية تقوم بها السفينة المنقذة على مسئوليتها . فإذا نجحت حصلت على مكافأة ضخمة . وإذا فشلت فلا تحصل على شيء .

ولايشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كاملاً ، فمن ينقذ البضائع أو ملحقات السفينة دون أن يتوصل الى إنقاذ السفينة ذاتها يستحق مكافأة عن عمله ، لأن النتيجة فى هذه الحالة مفيدة جزئياً .

وإذا لم يسفر الإنقاذ عن نتيجة ، فإن السفينة المنقذة لاتستحق أية مكافأة. بيد أن هذا لاينفى حقها فى استرداد المصروفات التى سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الضرر الذى لحقها بسبب قيامها بعملها طبقاً لأحكام الفضالة (م ١٥٩ مدنى) . وتقضى المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بأنه « إذا لم تؤد أعمال الإنقاذ إلى نتيجة مفيدة التزمت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التى أنفقت فى هذا الشأن ».

المبحث الثالث

الحالات التى لاتستحق فيها المكافأة

٥١١- إذا توافرت الشروط القانونية للإنقاذ [1] ، وأسفر الإنقاذ عن نتيجة مفيدة ، استحقت السفينة المنقذة مكافأة عن عملها . بيد أن هناك حالات لاتستحق فيها أية مكافأة رغم توافر الشروط المتقدم ذكرها ، وهذه الحالات هى:

٥١٢- (أ) **رفض السفينة المغاثة** : تنص المادة الثالثة من المعاهدة على أن «الأشخاص الذين يشتركون فى عمليات الإغاثة على الرغم من رفض السفينة المغاثة رفضاً صريحاً ومعقولاً لايكون لهم الحق فى أى أجر » . وقد نقل التقنين البحرى المصرى نفس الحكم فى المادة ٣٠٦ منه . ويفسر هذا الحكم بأن الإنقاذ يعطىٰ الحق فى المكافأة . ومن ثم لايمكن فرضه على السفينة التى

(١) أنظر ماسبق بند ٥٠٣ ومابعده .

تكون فى حالة الخطر ، بل إن لهذه الأخيرة أن تسعى بوسائلها الخاصة لدرء هذا الخطر . وقد يكون لرفض السفينة المغاثة مايبرره إذا تقدمت عدة سفن لإغاثتها و إنقاذها فإن لها أن تقبل معونة بعضها وترفض معونة البعض الآخر .

وإذا قدمت المعونة رغم رفض السفينة المغاثة لها فلا تستحق أيه مكافأة . بيد أنه يشترط لعدم استحقاق المكافأة فى هذه الحالة أن يكون الرفض صريحاً ومعقولاً. فلو فرض أن السفينة أوشكت على الغرق ورفض ربانها المعونة المعروضة عليه تفاديا لدفع المكافأة ، فإن رفضه لايمكن أن يعد مقبولاً وتستحق المكافأة على المعونة التى تقدم رغم معارضته فى هذه الحالة .

٥١٣- (ب) **خطأالسفينةالمنقذة** : تنص الفقرة الأخيرة من المادة ٨ من المعاهدة على أنه « يجوز للقاضى أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم فى جعل الإنقاذ أو المساعدة ضرورياً » . ويؤخذ من هذا النص أنه إذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها فى وضع السفينة الأخرى فى حالة الخطر ، كما فى حالة التصادم الناشيء عن الخطأ ، فإن الإنقاذ الذى يقدم فى هذه الحالة لاتستحق عنه أية مكافأة ، لأن السفينة المنقذة لم تفعل فى هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشيء عن خطئها أو التخفيف من آثاره .

وتضيف المادة الثامنة من المعاهدة أنه « يجوز للقاضى أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر ... أن المنقذين ارتكبوا جرائم سرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش » . والحرمان من المكافأة فى هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لاتخل بتطبيق العقوبة الجنائية .

هذا وتنص المادة ٣١٤ بحرى مصرى على أنه « يجوز للمحكمة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو بإلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازما أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش».

٥١٤- (ج) **الإنقاذ الذى تقوم به السفن الحربية والسفن العامة** : نصت المادة ١٤ من معاهدة المساعدة ١٩١٠ على عدم سريان أحكامها على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة . وقد أدى هذا النص الى

تفسيرات شتي ، واستخلص منه بعض الفقهاء سنداً للقول بأنه إذا قدم الإنقاذ من سفينة حربية أو سفينة عامة ، فإن الدولة لاتستحق أيه مكافأة عن هذا الإنقاذ وذلك لأن الدولة إنما تقوم بواجب عام مفروض عليها بمقتضى وظائفها ، فيمتنع عليها أن تجنى منه ربحاً مادياً . ولكن هذا الرأى لم يسد لا فى التشريع ولا فى القضاء . فصدر فى إنجلترا قانون سنة ١٩٤٧ أقر للسفن الحربية بالحق فى مكافأة الإنقاذ. وأخذ التقنين البحرى البولونى سنة ١٩٦١ بنفس الحل ، واستقر عليه القضاء فى كثير من الدول .

ولذلك وقع فى بروكسل فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ بروتوكول بتعديل معاهدة المساعدة والإنقاذ . وقد ألغى هذا البروتوكول المادة ١٤ سالفة الذكر وأحل محلها مادة أخرى تقضى بأن أحكام المعاهدة تنطبق على الإنقاذ الذى تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يقدم اليها ، بشرط أن ترفع الدعاوى على الدولة أمام محاكم الدولة ذاتها . وبذلك فإن الإنقاذ الذى تقوم به سفينة حربية أو سفينة عامة أو يقدم اليها تستحق عنه مكافأة وفقاً للتشريع الدولى الحديث . وبهذا الحكم أخذ التقنين البحرى المصرى فى المادة ٣٠٣ .

٥١٥ (د) **المساعدة التى تقدم تنفيذاً لالتزام تعاقدى** :إذا تحمل شخص بمقتضى عقد أبرم قبل حلول الخطر الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة فى حالة الخطر ، فإنه لايستحق مكافأة عن هذه المساعدة .

وعلى هذا لايستحق أفراد الطاقم أيه مكافأة إذا ساهموا فى إنقاذ السفينة التى يعملون عليها ، لأن هذا واجب عليهم بمقتضى عقد العمل الذى يربطهم بمجهز السفينة .

كذلك لايستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التى يقدمها للسفينة التى يرشدها لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الإرشاد . ومع ذلك فإن المادة ٢٨٤ بحرى توجب على المرشد أن يقدم مساعدته أولا للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب اليه ذلك ، وفى هذه الحالة يكون للمرشد الحق فى مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الميناء الذى يتبعه المرشد ، وتقدر هذه المكافأة الخاصة طبقاً لقواعد تقدير مكافأة الإنقاذ لتوافر الشروط القانونية للإنقاذ

في هذه الحالة [١] .

وتطبيقاً للفكرة ذاتها لايكون للقاطرة الحق في أية مكافأة عن مساعدة السفينة التي تقطرها أو شحنتها ، إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لايمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر (م ٤ من المعاهدة و ٣٠٨ بحري مصري) . ومثال الخدمات الاستثنائية التي لاتعد تنفيذاً لعقد القطر قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة .

٥١٦- (هـ) **إنقاذ الأشخاص** : تنص المادة ٩ من المعاهدة على أنه «لايستحق أي أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم » . وذلك لأن إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني محض . فضلاً عن استحالة تقدير الخدمة التي تؤدى في هذه الحالة ، فقيمة الأشياء المنقذة تدخل في حساب المكافأة ، أما قيمة الأرواح البشرية فلا يمكن تقديرها . هذا الى أن المساعدة البحرية تعد خسارة مشتركة ، والأشخاص الذين يفيدون من هذه الخسارة لايشتركون في تحملها .

على أن الفقرة الثانية من المادة ٩ عرضت بعد ذلك للحالة التي تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معاً وهو الوضع الغالب، فقضت بأن منقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذي أدى الى الإنقاذ يستحقون حصة عادلة في المكافأة التي تعطى لمنقذي السفينة وشحنتها وملحقاتها ، إذ أن منقذي الأرواح البشرية قد تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذو الأموال فمن العدالة أن يستحقوا نصيبا من المكافأة .

أما التقنين البحري المصري فقد عدل عن هذا الحكم التقليدي ونص في الفقرة الأولى من المادة ٣١١ على أن « تستحق عن إنقاذ الأشخاص مكافأة يحددها القاضي عند الخلاف ويجوز له أن يعفى الشخص الذي أنقذ من أداء المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك » . وقيل في تبرير ذلك أن المشرع قدّر

(١) دنكرك ٢٢ سبتمبر ١٩٥٨ D.M.F. ١٩٥٩ - ٢٤٧ ، السين ٢٥ يناير ١٩٥٤ D.M.F. ١٩٥٥ - استئناف باريس ٧ مارس ١٩٥٥ D.M.F. ١٩٥٥ - ٤٤٦ ، استئناف Douai ٧ أبريل ١٩٦٠ D.M.F. ١٩٦٠ - ٤١٦ .

أنه من غير المنطقى أن تستحق المكافأة عند إنقاذ الأموال ولاتستحق عند إنقاذ الأشخاص ، إذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوو النفوسّ المريضة منهم - إنقاذ البضائع على إنقاذ الإشخاص لعلمهم أنهم سوف لايكافأون على هذا الإنقاذ . ثم إنه من الإنصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته إذا كانت الحالة المالية للشخص الذى أنقذ تسمح بدفع المكافأة [1] . وقد جعلت الفقرة الثانية من المادة ٣١١ لمنقذى الأرواح البشرية نصيباً عادلاً من المكافأة التى تعطى لمنقذى السفينة والحمولة فى حالة إنقاذ الأشخاص والأموال معاً ، ولم تجز الجمع بين هذا النصيب والمكافأة المشار اليها فى الفقرة الأولى .

٥١٧- (و) **إنقاذ رسائل البريد** : وتطبيقا للاتفاقيات الدولية ، قضت المادة ٣٠٩ بعدم استحقاق أى مكافأة أو مصاريفَ عن إنقاذ رسائل البريد أياً كان نوعها .

المبحث الرابع
تحديد المكافأة

٥١٨- تحدد المكافأة باتفاق الطرفين ، وإلا فتحدد بمعرفة القاضى (م ٦ من المعاهدة ، م ٣١٠ بحرى) . بيد أن الغالب أن تحدد المكافأة بمعرفة محكمين يختارهم الطرفان .

٥١٩- **تحديد المكافأة باتفاق الطرفين** : قد تحدد المكافأة باتفاق الطرفين[2] ويثبت هذا الاتفاق بكافة الطرق . وتنص المادة ٧ من المعاهدة على أن كل« اتفاق بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضى إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذا رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة » . ثم تضيف الفقرة الثانية من المادة ٧ ما يأتى « وفى جميع

---

(١) المذكرة الايضاحية لمشروع القانون رقم ٢٢٠ .

(٢) يجري العمل علي أن يتم الاتفاق علي الانقاذ بمقتضي وثيقة اللويدز للأنقاذ البحري علي أساس « No cure no pay » أي لا مكافأة بدون نجاح الانقاذ . ويقوم المحكمون المتخصصون بهيئة اللويدز بتقدير مكافأة الانقاذ علي أسس عادلة ومستقرة . كما تشترط هيئات الانقاذ البحري قبول شروط هذه الوثيقة مقدما من جانب ربان السفينة طالبة الانقاذ .

الأحوال إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لاتتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضى أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة فى ذلك » . وقد أخذت المادة ٣١٢ بحرى مصرى بهذا الحكم بالنص على أنه «يجوز للمحكمة ـ بناء على طلب أحد الطرفين ـ إبطال أو تعديل كل اتفاق على الإنقاذ إذا تبين لها أن شروطه غير عادلة » . ويؤخذ من هذه النصوص أن هناك ثلاث حالات لإبطال الاتفاق أو تعديله هى :

١- إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره . ولايعتبر هذا الحكم تطبيقاً للقواعد العامة فى الإكراه . ذلك أن الإكراه يفترض رهبة يبعثها شخص معين سواء أكان أحد المتعاقدين أم غيرهما ، فى حين أن المنقذ لم يفعل أكثر من استغلال الظروف التى أحاطت بالطرف الآخر ، وهى ظروف ملجئة لايد لأحد فيها . ويلاحظ أن العقد لايجوز إبطاله أو تعديله إلا إذا رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة مما يجعل الغبن سببا خاصا لبطلان اتفاق الإنقاذ أو تعديله .

٢- إذا كان رضاء أحد الطرفين قد شابه تدليس أو كتمان . والتدليس الذى يعيب الرضا إما أن يصدر من ربان السفينة المنقذة بأن يلجأ الى حيل لإيهام السفينة بأنها فى حالة خطر ، وإما أن يصدر من ربان السفينة المنكوبة الذى يسكت عمداً عن بيان حقيقة الخطر وصعوبات الإنقاذ . وقد اعتبرت المعاهدة السكوت تدليسا كما هو حال فى القانون المدنى (م ١٢٥ مدنى) . ويراعى أن المعاهدة لم تقتصر على إجازة إبطال العقد فى هذه الحالة كما تقضى القواعد العامة ، بل أجازت للقاضى تعديل الاتفاق كذلك .

٣- إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاً بحيث لاتتناسب مع الخدمة المؤداة . وهذا الحكم تطبيق للنظرية العامة فى الغبن أو الاستغلال فى التشريعات الحديثة . ويلاحظ أن الحالة الأولى من أحوال الابطال أو التعديل تدخل فى نطاق الحالة الثالثة ، لأن الشروط المتفق عليها لاتكون غير عادلة إلا إذا انتفى التناسب والتعادل بين قيمة المكافأة والخدمة المؤداة .

٥٢٠-**تحديد المكافأة بمعرفة القاضي** : إذا لم يحصل اتفاق على المكافأة تولى القاضي تحديدها . وتضع المادة الثامنة من المعاهدة وكذلك المادة ٣١٣ بحرى مصرى الأسس التى يجب على القاضى أن يراعيها عند تقدير المكافأة .

٥٢١- **الأساس الأول للمكافأة** : يجب على القاضى عند تحديد المكافأة أن يراعى العناصر الآتية :

١- الفائدة التى تحققت : والواقع أن الإنقاذ إذا لم يأت بفائدة ما فلا تستحق أية مكافأة . بيد أن الفائدة التى تجنى من الإنقاذ تتفاوت فى المرتبة . فقد ينجح المنقذ مثلا فى تخفيف حمولة السفينة ، ثم تقوم سفينة أخرى بتعويمها .

٢- مجهودات وكفاءة الأشخاص الذين اشتركوا فى الإنقاذ .

٣- الخطر الذى تعرضت له السفينة التى أنقذت وركابها وطاقمها وشحنتها وبالمنقذين والسفينة المنقذة .

٤- المدة التى استغرقتها عمليات الإنقاذ .

٥- المصاريف : كثمن الوقود ، وأجور الطاقم الإضافية .

٦- الأضرار التى نتجت عن عمليات الإنقاذ : كالأضرار المادية التى لحقت السفينة المنقذة والأضرار البدنية التى لحقت الطاقم .

٧- أخطار المسئولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون : كالمسئولية التى يتحملها المنقذ بسبب عملية الإنقاذ قبل الغير أو قبل الشاحنين .

٨- قيمة الأدوات التى استعملها المنقذون .

٩- نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة إذا اقتضى الحال ذلك : فإذا تعلق الأمر بسفينة تجارية قدمت مساعدتها لسفينة أخرى أثناء مقابلتها لها عرضا ودون أن تغير طريقها بأن قطرتها الى نفس الميناء الذى تتجه اليه ، فإن مكافأة الإنقاذ تكون ربحا عرضيا وإضافيا يجب أن يؤخذ فى حدود ضيقة نسبيا.

وعلى العكس يجب أن تقدر المكافأة على أسس أكثر اتساعا إذا تعلق الأمر بسفينة مخصصة للقيام بعمليات المساعدة والإنقاذ ، نظرا لأنها لاتعمل كل الوقت بل تظل عاطلة حتى تدعو الظروف الى تقديم المساعدة لسفينة فى حالة الخطر ، كما أنها لاتستحق مكافأة إلا إذا نجحت المساعدة وأتت بنتيجة مفيدة[1] .

ويمكن رد هذه العناصر المختلفة الى فكرة موحدة وهى أن الأساس الأول للمكافأة ينحصر فى مصروفات عملية الإنقاذ ومخاطرها .

٥٢٢- **الأساس الثانى للمكافأة** : على أن هذا الأساس الأول لايحقق للمنقذ مكافأة كبيرة ما لم يقترن بأساس ثان يزيد من قيمة المكافأة ، وهذا الأساس الثانى هو قيمة الأشياء التى أنقذت . فتقدر قيمة السفينة والحمولة التى أنقذت معا ويعطى المنقذ نسبة مئوية من هذه القيمة . ولم تحدد المعاهدة ولا القانون المصرى نسبة ثابتة لما تدخل به الأشياء المنقذة فى تقدير المكافأة ، ولذلك فالأمر متروك لتقدير القاضى المطلق . وقد تصل مكافأة الإنقاذ فى العمل الى ٦٠ فى المائة من قيمة الأشياء المنقذة. ولايجوز فى أية حالة أن يزيد المبلغ الذى يدفع على قيمة الأشياء التى صار إنقاذها (م٢ من المعاهدة وم ٣٠٥ فقرة ١ بحرى مصرى) .

المبحث الخامس

توزيع المكافأة

٥٢٣- **توزيع المكافأة بين المنقذين** : يحدد القاضى النسبة التى توزع بها المكافأة بين السفن التى اشتركت فى عمليات الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وطاقمها (م ٢/٦ معاهدة و م ٣١٠ فقرة ١ بحرى مصرى) وفقا للأسس التى تراعى فى تحديد المكافأة التى تلزم بها السفينة التى أنقذت (م ٢/٨) . وإذا كانت السفينة التى قامت بالإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكها وربانها والأشخاص الذين فى خدمتها طبقا لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها (م ٣١٠ فقرة ٢) . وتحدد بعض التشريعات

---

(١) استئناف مختلط ٩ يناير ١٩١٩ ب ٣٠ - ١٢٥ .

نصيب كل من هؤلاء فى التوزيع ، كالتقنين التجارى الألمانى (م ٤٧٩) الذى ينص على أن لمالك السفينة نصف المكافأة ، وللربان الربع ، ولرجال الطاقم الربع الباقى ويوزع عليهم بنسبة أجورهم .

٥٢٤- توزيع المكافأة بين الأشياء المنقذة : تعد مكافأة الإنقاذ من قبيل الخسارة المشتركة إذا كان الخطر ناشئا عن قوة قاهرة ، وكان الإنقاذ مفيداً للرسالة البحرية بأجمعها السفينة والحمولة على السواء[١] . ومن ثم يشترك فى تحمل المكافأة كل من أفاد من الإنقاذ سواء فى ذلك المجهز والشاحنون طبقا لقواعد المساهمة فى الخسارة المشتركة .

المبحث السادس
الوفاء بالمكافأة

٥٢٥- دعوى الوفاء بالمكافأة : ترفع دعوى الوفاء بمكافأة الإنقاذ من مالك السفينة التى قامت بالإنقاذ أو من ربانها على مالك السفينة التى أنقذت أو ربانها .

وترفع الدعوى أمام محكمة موطن مجهز السفينة التى أنقذت. على أنه إذا وقع الإنقاذ فى المياه الاقليمية المصرية سواء أكان ذلك بين سفينة مصرية وسفينة أجنبية أو بين سفينتين أجنبيتين ، ثبت الاختصاص للمحاكم المصرية لتعلق الأمر بالتزام نشأ فى مصر (م ٣٠ مرافعات)[٢] . وتنص المادة ٣١٦ بحرى مصرى على أنه « يقع باطلا كل اتفاق يقضى باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم فى هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ فى المياه المصرية وكانت السفينة التى قامت بالإنقاذ أو السفينة التى أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية»[٣].

وتختص أيضاً بنظر دعوى الإنقاذ محكمة المكان الذى أجرى فيه الحجز

---

(١) استئناف مختلط ٦ مايو ١٩٢٥ ب ٣٧ - ٤٠٣ .

(٢) استئناف مختلط ٢٢ مارس ١٨٩٩ ب ١١ - ١٦٦ .

(٣) يلاحظ أن غالبية عمليات الانقاذ البحري التي تقع خارج المياه الاقليمية المصرية تتم وفقا لوثيقة اللويدز ومن شروطها الجوهرية شرط التحكيم في لندن .

على سفينة المدعى عليه طبقا لأحكام المعاهدة الخاصة بالحجز التحفظى على السفن (م٧)[1] .

وتتقادم الدعوى بمضى سنتين من اليوم الذى انتهت فيه أعمال الإنقاذ (م ١٠ فقرة ١ من المعاهدة م ٣١٥ فقرة ١ بحرى مصرى) .

وتجيز المعاهدة للدول المتعاقدة أن تضع فى تشريعاتها كسبب لامتداد التقادم كون السفينة التى صار إنقاذها لم يمكن الحجز عليها فى المياه الاقليمية للدولة التى يقيم فيها المدعى أو يوجد فيها محله الرئيسى(م١٠/١) . وقد استعمل المشرع المصرى هذه الرخصة ونص فى المادة ٣١٥ فقرة ٢ بحرى على أنه « مع مراعاه أحكام القانون المدنى يقف سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها فى المياه الإقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها » .

٥٢٦- **امتياز المكافأة** : ولم يكن التقنين البحرى الملغى ينص على امتياز مكافأة الإنقاذ مما حمل القضاء على اعتبارها من مصروفات الحفظ والصيانة الممتازة وفقا لقواعد القانون المدنى (م ١١٤٠) . وقد تدارك القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية هذا النقص فنص صراحة على اعتبار المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ ممتازة على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى حصلت المساعدة خلالها ، وجعل هذا الامتياز فى المرتبة الثالثة (م ١ فقرة ٣) مقتفيا فى ذلك أثر معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ . وتكرر النص على هذا الامتياز فى المادة ٢٩ بند ٤ من التقنين البحرى الجديد . وإذا قدمت المساعدة للسفينة عدة مرات فى رحلة واحدة ، فإن المكافآت المستحقة عنها ترتب طبقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها (م ٣٤ فقرة ٣) . أى أن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه ، لأنه لولا المساعدة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .

---

(١) أنظر ماسبق بند ١٣٨ .

الفصل الثالث
الخسارات المشتركة

٥٢٧- **تعريف**: الخسارات البحرية هي جميع الأضرار التى تحصل للسفينة وللبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية المنصرفة على السفينة أو البضائع.

والخسارات البحرية ، سواء أكانت أضرارا أم مصروفات ، على نوعين : خسارات خاصة ، وخسارات مشتركة .

١- فالخسارات الخاصة Particular averages هى الخسارات التى يتحملها من تصيبه (م٣٢٠). فيتحمل المجهز الخسارة التى لحقت بسفينته أو أنفقت فى سبيلها ، كما يتحمل الشاحن الخسارة التى لحقت بضاعته او أنفقت بسببها مالم يكن المجهز مسئولا عنها. وهذه الخسارات لاتدخل تحت حصر. ومثال الخسارات الخاصة الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب خاص بها أو بسبب العاصفة أو الغرق أو الجنوح أو المصادرة ، والنفقات المنصرفة لإنقاذ البضاعة، والأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب خطأ الربان أو قوة قاهرة أو عيب خاص بالسفينة .

٢- أما الخسارات المشتركة أو العامة General averages فهى الأضرار التى تحصل اختيارا فى حالة الخطر وكذلك المصاريف التى تنفق عن قصد فى مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة (م ٣١٩) . وهذه الخسارات يشترك المجهز والشاحنون فى تحملها . ومثالها أن يقوم الربان بإلقاء بعض البضائع فى البحر أو بكسر شراعات السفينة وصواريها تخفيفا لحمولتها وتمكينا لها من متابعة السفر، أو يدفع مكافأة عن المساعدة التى قدمتها سفينة أخرى لسفينته فى حالة الخطر.

وليس لاصطلاح « الخسارات المشتركة » من معنى الا بالمقابلة لاصطلاح « الخسارات الخاصة » . ذلك أن الخسارات فى ذاتها ليست مشتركة أو عامة تصيب السفينة والحمولة معا ، بل إن الأمر يتعلق فى الواقع بمساهمة أو اشتراك عام فى الخسارات .

ونقسم دراستنا للخسارات المشتركة الى خمسة فروع نتناول فيها على التوالى الأصل التاريخى لنظام الخسارات المشتركة ، والأساس القانونى الذى تقوم عليه، وشروطها ، وأنواعها ، وتسويتها.

الفرع الاول

الأصل التاريخى والتنظيم القانونى للخسارات المشتركة

٥٢٨- قانون رودس : يعد نظام الخسارات المشتركة من أقدم أنظمة القانون البحرى . ولعل قانون رودس الذى كان سائدا فى جزيرة رودس أيام الفينيقيين هو أول من أبرز فكرة الخسارات المشتركة . ثم أخذ الرومان هذا القانون عن الفينيقيين وأسموه «قانون رودس الخاص بالرمى فى البحر Lex Rhodia de Jactu». وقد أعطى هذا القانون مالك البضاعة التى ألقيت فى البحر دعوى على الربان الذى قام بإلقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر. وأعطى الربان دعوى أخرى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية [1].

٥٢٩- مجموعات العادات فى القرون الوسطى : وقد طبق قانون رودس فى الحوض الشرقى للبحر المتوسط أيام الامبراطورية البيزنطية ، ثم انتقل الى عادات الحوض الغربى للبحر المتوسط خلال القرون الوسطى حتى دوّن فى قنصلية البحر فى القرن الرابع عشر.

وأوردت قنصلية البحر أحكاما مفصلة عن الرمى فى البحر، وأوجبت على الربان قبل القيام بهذا الإجراء أن يأخذ رأى الشاحنين الذين جرت عادتهم على السفر مع البضاعة فى ذاك الوقت. فإذا وافق الشاحنون قام الربان بالرمى.

ثم جاءت أحكام اوليرون فأوجبت أخذ موافقة الشاحنين قبل القيام بالرمى أو قبل التضحية ببعض أجزاء السفينة تخفيفا لحمولتها وتمكينا لها من تفادى الخطر ومتابعة السفر.

بيد أن الحصول على موافقة الشاحنين يتطلب وجودهم على ظهر السفينة . فإذا كانوا غائبين أو رفض بعضهم القيام بالتضحية، كان للربان أن

---

(١) أنظر ماسبق بند ١٤ .

يتصرف بعد أخذ رأى الملاحين على أن التضحية لامفر منها ولامناص.

٥٣٠ - **القانون الفرنسى والقانون المصرى** : ثم جاء القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ فأخذ بنظام الخسارات المشتركة . وتبعه التقنين التجارى الفرنسى سنة ١٨٠٧ ، فالتقنين البحرى المصرى الملغى سنة ١٨٨٣ الذى عالج الخسارات البحرية سواء أكانت خصوصية أو مشتركة فى الفصل الثانى عشر منه (المواد من ٢٣٥ الى ٢٦٦) ، وأطلق على الخسارات المشتركة اسم «الخسارات العمومية». ثم جاء التقنين البحرى الجديد وتناول نظام الخسارات البحرية فى الفصل الثالث من الباب الرابع فى المواد من ٣١٧ الى ٣٣٩ مستعينا فى ذلك بقواعد يورك وأنفرس التى سيأتى ذكرها.

٥٣١- **طبيعة القواعد القانونية** : ونصوص التقنين البحرى ، فيما يتعلق بالخسارات المشتركة غير ملزمة ، فهى تنطبق فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن (م ٣١٧) ، مما يسمح للمتعاقدين بتعديلها وإبدالها بقواعد اخرى أكثر ملاءمة . وقد جرت العادة على النص فى عقود إيجار السفن بالرحلة وعقود النقل البحرى على تطبيق قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسارات المشتركة .

٥٣٢- **قواعد يورك وأنفرس سنة ١٨٩٠** : تختلف التشريعات البحرية فى تنظيم الخسارات المشتركة اختلافا يثير كثيرا من التنازع بينها ، لاسيما وأن الشاحنين يكونون فى العادة من جنسيات مختلفة . وقد سار القضاء فى معظم الدول على تطبيق قانون ميناء التفريغ النهائى أى قانون آخر ميناء فى نهاية الرحلة البحرية بوصفه القانون الذى يحكم تنفيذ عقد النقل ودعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة إنما تتعلق بهذا التنفيذ .

وقد رؤى ، قضاء على هذا التنازع ، وضع قواعد موحدة تتسم بطابع الجدة وتتفق وحالة الملاحة البحرية الحديثة. وأخذت جمعية القانون الدولى على عاتقها تحقيق هذه المهمة ، فعقدت مؤتمرا فى يورك سنة ١٨٦٤ وآخر فى انفرس سنة ١٨٧٧ انتهيا بوضع قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسارات المشتركة . و ووفق على هذه القواعد وعددها ثمانى عشرة قاعدة مرقومة بالأرقام اللاتينية فى مؤتمر ليفربول سنة ١٨٩٠ .

٥٣٣- قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٢٤ : ولم تكن قواعد يورك وأنفرس سنة ١٨٩٠ إلا حلولا لحالات خاصة . فهى لاتضع قواعد عامة ولاتتضمن تعريفا للخسارة المشتركة . وقد استكمل هذا النقص فى المؤتمر الذى عقد فى استوكهلم سنة ١٩٢٤ . واحتفظ هذا المؤتمر بالاسم التقليدى للقواعد« قواعد يورك وانفرس » واتبع هذا الاسم بتاريخ السنة« سنة ١٩٢٤» تمييزا لها عن قواعد سنة ١٨٩٠ .

وتتضمن قواعد سنة ١٩٢٤ تعريفا للخسارات المشتركة ، كما تشتمل على قواعد عامة تحكم هذه الخسارات وتأتى فى المقدمة . ورغبة فى عدم تغيير الترقيم وهو ذائع معروف أشير الى القواعد السبع الجديدة التى أضيفت سنة ١٩٢٤ بالحروف من A الى G، ثم يلى ذلك ذكر سبع عشرة قاعدة قديمة بالأرقام اللاتينية .

٥٣٤- قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٥٠ وسنة ١٩٧٤ : وقد كانت قواعد يورك و أنفرس محل تعديل جزئى فى المؤتمر الذى عقدته اللجنة البحرية الدولية فى امستردام فى سبتمبر ١٩٤٩ وانتهى الى وضع قواعد «يورك وأنفرس سنة ١٩٥٠» و التعديل الجوهرى الذى دخل على هذه القواعد هو إضافة قاعدة تمهيدية خاصة للتفسير. ثم دخل عليها تعديل أخير فى هامبورج سنة ١٩٧٤ .

وقواعد يورك وأنفرس ليس لها طابع الالزام ، بل تستمد قوتها من اتفاق ذوى الشأن عليها ، وفقا للطريقة التى التزمتها جمعية القانون الدولى فى توحيد القانون البحرى بإيجاد عادات اتفاقية تحل محل القواعد الوطنية .

وقد لاقت هذه القواعد نجاحا كبيرا فى معظم البلاد ، فكثرت الإحالة اليها فى مشارطات الإيجار وسندات الشحن بأن ينص فيها على أن تكون تسوية الخسارات المشتركة وفقا لقواعد يورك وأنفرس.

الفرع الثانى
الأساس القانونى لنظرية الخسارات المشتركة

٥٣٥- مذهب الأثراء بلاسبب : يرى البعض [١] أن نظرية الخسارات

(١) ليون كان ورينو جزء ٦ بند ٨٧٠ ، دانجون جزء ٣ بند ١١٤٧ .

المشتركة ماهى الا تطبيق لأحكام القواعد العامة فى الإثراء بلا سبب. ذلك أن عمل الربان الاختيارى قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين. وهذه الخسارة قد نشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين سلمت بضاعتهم وإثراء المجهز الذى سلمت سفينته . ومن ثم يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثرى بمقتضى دعوى الإثراء بلا سبب.

ولكن يؤخذ على هذا المذهب أنه اذا كان هناك افتقار وخسارة فى جانب فليس ثمة إثراء فى الجانب الآخر ، لأن عدم التعرض للهلاك لايعد من قبيل الإثراء.

وإذا كانت نظرية الخسارات المشتركة محض تطبيق للإثراء بلا سبب لكان الواجب أن يؤخذ بها فى النقل البرى أسوة بالنقل البحرى، مع أن الواقع غير ذلك ، إذ رفضت محكمة النقض الفرنسية تطبيق نظرية الخسارات المشتركة على النقل البرى لأنها - كما قالت - خاصة بالنقل البحرى وحده [١].

٥٣٦- مذهب اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين: ويرى ريبير [٢] أن نظرية الخسارة المشتركة تقوم على اتحاد المصالح union d'interets بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر. ففى النقل البرى يعتبر الناقل مجرد مقاول يتحمل كل مخاطر النقل. أما فى الملاحة البحرية فإن مخاطر النقل أكثر وقوعا وأشد جسامة ، ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة اذا قام الربان بتضحية اختيارية فى سبيل السلامة العامة ، ولحث الربان على القيام بهذه التضحية تقرر أن هذه التضحية انما يقوم بها الربان لمصلحة جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية بوصفه ممثلا للمجهز والشاحنين على السواء نظرا لاتحاد المصالح الذى ينشأ بينهم منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة .

٥٣٧- الخسارة العمومية تطبيق لاتفاق ضمنى بين المجهز والشاحنين : والواقع أن نظرية الخسارات المشتركة ليست تطبيقا للقواعد العامة بل هى نظام بحرى أصيل يتضمن خروجا على هذه القواعد ، ويقوم - فى رأينا - على

---

(١) نقض فرنسي ٤ مارس ١٨٦٣ دلوز ١٨٦٣ - ١ - ٣٩٩ .

(٢) ريبير ، جزء ٣ بند ٢٢٢ .

اتفاق ضمنى بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه فى تحمل المخاطر التى تتعرض لها الرسالة البحرية .

ومما يؤيد هذا الرأى التطور التاريخى الذى مر به نظام الخسارات المشتركة، فقد رأينا أنه كان يجب على الربان وفقا لقنصلية البحر وأحكام اوليرون ، أن يستشير الشاحنين وممثليهم قبل القيام بأية تضحية فى سبيل السلامة العامة ، مما يقطع بأن أساس المساهمة فى الخسارة المشتركة هو عقد ضمنى بين المجهز والشاحنين. وتبدو فكرة العقد الضمنى واضحة جلية في التقنين البحرى (الملغى) ذاته حيث تقضى المادة ٢٤٥ بوجوب استشارة أرباب البضائع فى السفينة . وإذا كان الشاحنون لايسافرون اليوم مع بضائعهم مما يجعل استشارتهم وقت الخطر متعذرة إن لم تكن مستحيلة ، فإن هذا لاينتقص من صحة هذا الرأى ، إذ أن الربان يعتبر ممثلا قانونيا لكل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية (المجهز والشاحنين على السواء) ، وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة .

الفرع الثالث
شروط الخسارة المشتركة

٥٣٨- تعرف المادة ٣١٩ فقرة أولى من التقنين البحرى الخسارة المشتركة بقولها «تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال [1] الموجودة عليها ».

ويؤخذ من نص هذه المادة أنه يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة ثلاثة شروط:

---

(١) جاء في النص الأصلي عبارة « خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها » .
و استعمال أداة الفصل (أو) بدلا من أداة العطف (و) خطأ ماكان ينبغي الوقوع فيه إذ أن الخطر إذا كان يهدد السفينة وحدها أو الأموال الموجودة عليها وحدها فلا تعد التضحية التي يقوم بها الربان خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه ، ولابد لقيام الخسارة المشتركة من خطر يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها معا .

١- حصول تضحية اختيارية من الربان.

٢- أن تكون التضحية الاختيارية لدرء خطر يهدد الرسالة البحرية.

٣- أن تكون التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة.

المبحث الاول

تضحية اختيارية من الربان

٥٣٩- يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة أن تتضمن تضحية اختيارية يقررها الربان عن قصد . ومن ثم إذا كانت الخسارة نتيجة قوة قاهرة فإنها لاتعد خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه ، كما إذا قذفت الرياح بالبضائع الى البحر أو سببت دخول الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفا بها . أما إذا القى الربان باختياره بعض البضائع فى البحر إنقاذا للسفينة وحمولتها ، فإن هذا يعد خسارة مشتركة . كما لايعتبر خسارة مشتركة الضرر الذى يقع بخطأ الغير كما فى حالة التصادم ، وكل ما للمتضرر حينئذ هو الرجوع على من ارتكب الخطأ.

٥٤٠- **الخسارة المشتركة نتيجة خسارة خاصة** : وأثير التساؤل عما إذا كانت الأضرار والمصروفات التى تبذل أو تنفق اختيارا تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة إذا كانت نتيجة لخسارة خاصة سابقة عليها. مثال ذلك أن تجنح السفينة بقوة قاهرة ويقرر الربان تعويمها . فهل تعتبر مصروفات التعويم خسارة مشتركة أم خسارة خاصة ؟

من المتفق عليه أن التضحية الاختيارية التى تبذل أو تنفق على إثر خسارة خاصة وبقصد تجنيب الرسالة البحرية آثارها تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة لأن أساسها عمل اختيارى قصدى من جانب الربان [١] .

٥٤١- **النتائج المباشرة للخسارة المشتركة** : وعندما يكون عمل الربان اختياريا، فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل ولو لم تكن اختيارية تعتبر أيضا

---

(١) استئناف مختلط ٢٩ أبريل ١٩١٤ ب ٢٦ - ٣٥٩ .

من قبيل الخسارة المشتركة [١]. وتطبيقا لذلك ايضا تعد من الخسائر المشتركة مصاريف تعويم السفينة التى جنح بها الربان عمدا حتى لاتصطدم بالصخور، وتلف البضائع بسبب الرسو الإجبارى فى ميناء ، والأضرار التى تحصل للبضائع الباقية فى السفينة بسبب رمى غيرها.

المبحث الثانى

وجود خطر تتعرض له الرسالة البحرية

٥٤٢- يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن يكون هناك خطر داهم تتعرض له السفينة والحمولة معا ، وأن تكون هذه التضحية بقصد درء هذا الخطر عن الرسالة البحرية بأسرها .

وتطبيقا لذلك تعد مصروفات تعويم السفينة خسارة مشتركة إذا جنحت فى مكان خطر أو ظروف عصيبة . وعلى العكس من ذلك فإن مصروفات التعويم تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده إذا كان الجنوح لايعرض السفينة وحمولتها لأى خطر . وإذا قرر الربان الالتجاء إلى ميناء غير منظور بقصد إراحة رجال الطاقم من عناء العمل فلاتعد نفقات الالتجاء خسارة مشتركة . أما اذا قرر الربان الالتجاء الى ميناء بسبب هياج البحر، فإن مصروفات الالتجاء تندرج فى عداد الخسارات المشتركة .

ولايشترط فى الخطر الذى يتهدد السفينة والحمولة أن يكون حالا ، بل يكفى أن يكون متوقعا وممكنا، اذ لا يلزم الربان بانتظار وقوع الخطر فعلا لاتخاذ مايراه من إجراءات مناسبة .

ولايشترط أن يكون الخطر الذى تتعرض له السفينة والحمولة حقيقيا، بل يكفى أن يعتقد الربان بوجود خطر جدى ولو لم يقع هذا الخطر فعلا . لأنه لو اشترط فى الخطر أن يكون حقيقيا لتردد الربان فى اتخاذ الاجراءات المناسبة خشية الخطأ فى التقدير. ويستفاد ذلك من المادة ٣١٩ التى تشترط أن يكون عمل الربان بكيفية معقولة. فالعبرة فى نظر المشرع بما يراه الربان ومايعتقده .

---

(١) نقض فرنسي ١٨ ديسمبر ١٨٦٧ دلوز ١٨٦٧ - ١ - ١٤٥ ، استئناف مختلط ٢٣ نوفمبر ١٩١٥ ب ٢٨ - ٢٦ .

بيد أنه يشترط أن يكون تقدير الربان للخطر معقولا فلايعد خسارة مشتركة مايقوم به الربان إذا أخطأ فى التقدير خطأ جسيما بحيث اعتقد بخطر لاظل له من الحقيقة ولاوجود له إلا فى مخيلته .

٥٤٣- **انتفاء خطأ الربان** : والأصل أن يكون الخطر الذى يتهدد الرسالة البحرية ناشئا عن قوة قاهرة . فإذا كان الخطر الذى أحاط بالرسالة البحرية ناشئا عن خطأ من الربان فهل يعد من قبيل الخسارة المشتركة مايقوم به الربان من تضحية اختيارية درءا لهذا الخطر؟ فلو فرض أن الربان لم يحمل معه مقدارا كافيا من الوقود ثم نفد الوقود والسفينة فى عرض البحر فاضطر الربان الى استعمال جزء من الحمولة المشحونة فى السفينة (بترول مثلا) كوقود. فثمة تضحية اختيارية لأجل السلامة العامة . ولكن هل تعتبر هذه التضحية خسارة مشتركة رغم أن الخطر ناشئ عن خطأ الربان؟

جرى القضاء على استبعاد الخسارة المشتركة اذا وجد فى الأصل خطأ من الربان [١] ، أو من أحد أفراد الطاقم ، أو من المرشد [٢] ، أو من أحد تابعى المجهز البريين[٣]، أو من المجهز نفسه كما إذا كان هناك عيب خاص بالسفينة[٤]. كما رفض القضاء الاعتراف بالخسارة المشتركة إذا كان ثمة خطأ من الشاحن كأن يكون ببضاعته عيب خاص يعرض السفينة وباقى البضائع للخطر[٥].

على أن بعض القوانين الأجنبية كالقانون الانجليزى والالمانى والسكنديناقى واللبنانى يعترف بالخسارة المشتركة ولو كان هناك خطأ من ذوى الشأن . وتأخذ قواعد يورك وأنفرس بالاتجاه الثانى فتنص القاعدة D منها على أنه إذا كان الحادث الذى سبب التضحية نتيجة خطأ ارتكبه أحد ذوى الشأن فى الرسالة البحرية، وجبت المساهمة رغم ذلك ، مع عدم الإخلال بحق الرجوع بالتعويض على مرتكبى الخطأ. وقد تبنى التقنين البحرى المصرى الجديد هذا

---

(١) استئناف مختلط ٢٩ أبريل ١٩١٤ ب ٢٦ - ٣٥٩ .

(٢) نقض فرنسي ٢٣ يونيه ١٨٩٦ المجلة الدولية ١٢ - ٨ .

(٣) نقض فرنسي ٣ مارس ١٨٩٧ المجلة الدولية ١٢ - ٦٥٧ .

(٤) استئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩ ب ٥١ - ١٣٣ .

(٥) استئناف أمريكا ٦ يوليه ١٩١٠ المجلة الدولية ٢٦ - ٤٠٢ .

الاتجاه ، ونص فى المادة ٣٢٢ على أن « تعد الخسارة مشتركة لو وقع الحادث الذى نتجت عنه بخطأ أحد ذوى الشأن فى الرحلة وذلك دون إخلال بحق ذوى الشأن الآخرين فى الرجوع على من صدر منه الخطأ » . وعلى هذا إذا صدر خطأ من الربان فإن للشاحن طريقين: إما أن يرجع بدعوى المسئولية على المجهز بسبب خطأ الربان ، وإما أن يرجع بدعوى المساهمة على المجهز والشاحنين الآخرين . وله أن يختار بين الطريقين وفقا لما تمليه عليه مصلحته.

٥٤٤- **أثر إعفاء المجهز من المسئولية** : إذا كان المجهز معفى من المسئولية عن خطأ الربان بمقتضى شرط الإهمال negligene clause فى عقد النقل، أو بمقتضى أحكام معاهدة سندات الشحن التى تقضى بإعفاء المجهز قانونا من المسئولية عن أخطاء الربان فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ، فإن للمجهز غير المسئول حق الرجوع على الشاحنين بدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة ، لأن خطأ الربان يعتبر فى هذه الحالة كأنه خطأ صادر من الغير ، ومن ثم يشبه بالقوة القاهرة [1] . وقد أقر القضاء صحة الشرط الذى يرد فى سند الشحن والذى يقرر حق المجهز فى الرجوع على الشاحنين بدعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة اذا كانت الخسارة نتيجة خطأ ملاحى من الربان ، ويسمى هذا الشرط « شرط جاسون Jason clause » .

المبحث الثالث

السلامة العامة

٥٤٥- يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تكون للسلامة العامة أو للمنفعة المشتركة . ويقصد بالسلامة العامة سلامة الرسالة البحرية بأسرها، أى سلامة السفينة وحمولتها من البضائع.

أما ماعدا السفينة والبضائع فلا يدخل فى تقدير السلامة العامة. فالأشخاص الموجودون على ظهر السفينة سواء أكانوا من الركاب أو من الطاقم والذين أنقذوا بفضل التضحية الاختيارية لايشتركون فى تحملها، لأن الأرواح

---

(١) نقض فرنسي ١٢ يونيو ١٨٩٤ دلوز ١٨٩٥ - ١ - ٤١ ، ١٩ يناير ١٩٢٦ ملحق دور ٤ - ١٤٧ ، نيويورك ٢٧ أكتوبر ١٩٣١ دور ٢٥ - ٤٧ .

غير قابلة للتقويم بالنقود . كما أن الاشياء التى توجد على ظهر السفينة ولاتعد من البضائع لاتساهم فى الخسارة المشتركة إذا أنقذت كأمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها (م ٣٢٧).

ويلاحظ أنه لايعتد الا بالبضائع التى توجد على السفينة وقت التضحية الاختيارية . فإذا فرغت البضاعة فى ميناء وصولها قبل حصول التضحية فإنها لاتساهم فى الخسارة المشتركة .

المبحث الرابع

النتيجة المفيدة

٥٤٦- هل يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية بمثابة خسارة مشتركة أن تترتب عليها نتيجة مفيدة؟

نرى مع غالبية الشراح [١] أن الخسارة لاتعتبر مشتركة إلا إذا أسفرت عن نتيجة مفيدة بأن تنجو السفينة وحمولتها من الخطر . ويستند بعض الشراح فى القول بذلك إلى نظرية الإثراء بلاسبب ومؤداها أنه لايكفى الافتقار من جانب بل يلزم أن يقابله إثراء من الجانب الآخر . على أننا وقد استبعدنا نظرية الإثراء بلا سبب أساسا للمساهمة فى الخسارة المشتركة ، نستند فحسب على النصوص التشريعية. فقد كانت المادة ٢٥٨ بحرى ملغى تنص على أنه « إذا رميت البضائع ولم تنج مع ذلك السفينة فلاوجه لتوزيع شئ ولاتلزم البضائع أو الأشياء الاخرى المخلصة بدفع شئ من خسارة البضائع الملقاة أو الحاصل لها التلف ولا بالتوزيع عليها ». ويخلص من هذا النص أنه إذا ألقيت بعض البضائع فى البحر وغرقت السفينة رغم ذلك ثم أنقذ بعض البضائع بعد غرق السفينة فلاتلزم بالمساهمة فى الخسارة المشتركة لانقطاع رابطة السببية بين الرمى وإنقاذ البضائع، إذ أن البضائع قد أنقذت بسبب لايمت للتضحية بصلة .وكان القضاء يسير على هذا الرأى [٢] .

---

(١) ليون كان ورينو جزء ٦ بند ٨٨٧ ، دانجون ٣ بند ١١٦٤ .

(٢) المنصورة المختلط ٢٤ سبتمبر ١٩٢٥ جازيت ١٧ - ٢٠٥ .

وينتقد ريبير [١] الرأى المتقدم . ذلك أن أساس الخسارة المشتركة فى نظره ليس فكرة الإثراء بلا سبب ، بل هو اتحاد المصالح بين السفينة والحمولة ضد المخاطر. وهذا الاتحاد يديره الربان، ومن ثم فإن مايتخذه وقت الخطر من قرارات ومايقوم به من أعمال فى سبيل السلامة العامة والمصلحة المشتركة يجب أن يتحمله الكل ولو لم تترتب عليه نتيجة مفيدة ولو لم يسفر عن نجاة السفينة والحمولة. أما الحجة المستمدة من نص المادة ٤٢٣ تجارى فرنسى المقابل لنص المادة ٢٥٨ بحرى مصرى ملغى فيرد عليها ريبير بأنه إذا هلكت السفينة والبضائع فليس ثمة محل للمساهمة لزوال العناصر الإيجابية التى تلتزم بالمساهمة، إذ أن كل ذى شأن لايسأل الا فى حدود حصته سواء أكانت السفينة أم البضائع .

وقد أخذت قواعد يورك وأنفرس بهذا الرأى فلم تشترط أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة ، واكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل السلامة العامة، وجاء التقنين البحرى المصرى الجديد على نفس المنوال . فلو فرض أن السفينة جنحت واستأجر الربان قاطرة لإنقاذها دون أن يسفر ذلك عن أية نتيجة مفيدة ، ثم جاء المد قويا بعد ذلك فعامت السفينة من تلقاء نفسها ، فإن نفقات القطر تعد خسارة مشتركة تتحملها السفينة والحمولة طبقا لهذاالرأى ، لأن عمل الربان قد تم قصدا تحت تأثير الخطر للسلامة العامة ، ولو أن هذا العمل فى ذاته لم يأت بنتيجة مفيدة.

الفرع الرابع
أنواع الخسارات المشتركة

٥٤٧- **تقسيم** : كانت المادة ٢٣٨ بحرى ملغى تعدد الحالات التى تندرج فى عداد الخسارات المشتركة . بيد أن هذه الحالات لم ترد على سبيل الحصر بل على سبيل التمثيل والبيان بدليل الفقرة الرابعة عشر من نفس المادة . والواقع أن الخسارات المشتركة إما أن تكون أضرارا مادية تلحق البضائع المشحونة أو السفينة وتسمى بالخسارات المادية ، وإما أن تكون مصروفات استثنائية تنفق للسلامة العامة وتسمى بالخسارات النقدية .

---

(١) ريبير جزء ٣ بند ٢٢٥١ .

المبحث الأول

الخسارات المادية

١-الأضرار اللاحقة بالبضائع

٥٤٨-(أ) **الرمى فى البحر**: المثال النموذجي والتقليدى للخسارة المشتركة هو رمى البضائع أو بعضها فى البحر . ولم يقنع التقنين البحرى الملغى بذكره فى الفقرة الثانية من المادة ٢٣٨ التى تعدد حالات الخسارات المشتركة ، بل خصه بالفرع الثانى عشر الخاص بالخسارات البحرية . وكان الرمى فى البحر شائعا فى الزمن القديم لتخفيف حمولة السفن الشراعية والسماح لها بمقاومة عاصفة أو الهرب بسرعة من مطاردة العدو. أما اليوم فقد أصبح الالتجاء الى الرمى نادر الوقوع لأن حمولة السفن الحديثة غير مبالغ فيها ولايجوز أن تتعدى خط الشحن المقرر، فضلا عن استحالة الرمى فى معظم الأحوال بسبب رص البضائع فى العنابر وثقل وزنها.

وتحدد المادة ٢٤٦ بحرى (ملغى) الترتيب الذى يجب أن يراعى فى رمى البضائع فى البحر ، وتوجب على الربان أن يبدأ برمى البضائع التى هى أكثر ثقلا وأقل ثمنا . بيد أن هذا الحكم نظرى محض ذلك أنه فى وقت الخطر يقوم الربان برمى البضائع التى فى متناول يده دون مراعاة لأى اعتبار آخر .

هذا ولايعد الرمى فى البحر خسارة مشتركة فى حالتين استثنائيتين :

١- الأولى ، إذا ألقيت البضائع المشحونة على سطح السفينة فلايعد ذلك خسارة مشتركة إلا إذا أثبت مالكها أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها فى ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها بهذه الكيفية أو جرى العرف فى هذا الميناء على ذلك (م ٣٢٤).

٢- والثانية ، إذ ألقيت البضائع المشحونة خفية فلاتعد خسارة مشتركة . وفى ذلك تقول المادة ٣٢٥ « لايقبل فى الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع التى لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من

ينوب عنه وتسهم هذه البضائع فى الخسارات المشتركة إذا أنقذت ».

(٢) **هلاك البضاعة التى وضعت فى صنادل لتخفيف السفينة** : إذا هلكت البضائع التى وضعت فى الصنادل لتخفيف السفينة فى حال دخولها فى ميناء أو نهر أو لتخفيف السفينة وتعويمها بعد جنوحها ، فيعد ذلك خسارة مشتركة .

٥٤٩- (٣) **استعمال البضائع كوقود**: قد ينفد وقود السفينة ، فيستعمل الربان بعض البضائع المشحونة كوقود. وتعتبر هذه التضحية بالبضاعة خسارة مشتركة . إنما يشترط لذلك أن تتعرض السفينة للخطر بسبب نفاد الوقود ، وألا يكون نفاد الوقود ناشئا عن خطأ من المجهز أو من الربان .

٥٥٠- (٤) **الأضرار الناشئة عن إطفاء الحريق**: اذا نشب حريق فى السفينة وتمكن الربان من إطفائه بإغراق بعض البضائع بالماء ، فإن الأضرار اللاحقة بهذه البضاعة تعتبر خسارة مشتركة لأنها نتيجة عمل اختيارى من الربان . أما البضائع التى احترقت فلاتندرج فى عداد الخسارة المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المجهز أو الربان أو الغير.

٢- الأضرار اللاحقة بالسفينة

٥٥١- (١) **التضحية بملحقات السفينة** : تنص المادة ٢٣٨ / ٣ بحرى قديم على أنه يعد خسارة مشتركة «الحبال والصوارى والشراعات والأدوات الأخرى اللاتى حصل قطعها أو كسرها لذلك الغرض (أى لأجل السلامة العمومية)». كما تعد الفقرة الرابعة من نفس المادة خسارة مشتركة « الأهلاب وروابطها والبضائع والأشياء الأخرى المتروكة للغرض السالف ذكره ». والغالب أن تكون التضحية بهذه الملحقات بقصد تخفيف السفينة.

٥٥٢-(٢) **الجنوح العمد**: قد يرى الربان أن يجنح بالسفينة عمدا على الساحل تفاديا لاصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء فى البحر أو لأى سبب آخر. ويشبه بالجنوح العمد التصادم العمد لتفادى تصادم بسفينة أخرى تنشأ عنه أضرار أكثر جسامة.

وتقضى القاعدة الخامسة من قواعد يورك وأنفرس بأن جنوح السفينة عمدا على الساحل لأجل السلامة العامة يعد خسارة مشتركة . بيد أنه لايعتبر خسارة مشتركة جنوح السفينة عمدا على الساحل إذا كانت السفينة ستجنح حتما على الساحل أو تصطدم بالصخور لو لم يتخذ هذا الإجراء.

٥٥٣-(٤) تلف شراعات وصوارى السفينة وآلاتها ومراجلها نتيجة زيادة سرعتها: قد يرى الربان زيادة السرعة لتعويم السفينة بعد جنوحها ، فيطلق العنان للأشرعة أو للبخار، فيترتب على ذلك هلاك أو تلف أشرعة السفينة وصواريها أوهلاك أو تلف آلاتها ومراجلها . ويعد هذا الهلاك أو التلف خسارة مشتركة إذا كان لزيادة السرعة طابع استثنائي محض أملته السلامة العامة [١] .

المبحث الثانى

الخسارات النقدية

٥٥٤- طبيعة الخسارات : الخسارات النقدية هى المصروفات الاستثنائية التى ينفقها الربان لأجل السلامة العامة للرسالة البحرية. وهى الصورة الغالبة التى تتخذها الخسارة المشتركة فى الوقت الحاضر.

على أن هذا النوع من الخسارات يثير صعوبات عديدة فى العمل. فإذا كان من السهل نسبيا تحديد صفة الخسارة إذا كانت تضحية مادية بالبضاعة أو بالسفينة نظرا لما تتسم به من طابع استثنائى محض ، فليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالمصروفات. ذلك لأن كل رسالة بحرية تتطلب سلسلة من المصروفات التى تقع على عاتق المجهز. ومن ثم يجب التحرز والاحتياط ومراعاة منتهى الدقة فى تحديد المصروفات التى تعتبر خسارة مشتركة حتى لايتحمل الشاحنون مصروفات الملاحة بوصفها خسارة مشتركة.

والضابط فى هذا الشأن هو أن المصروفات لاتعد خسارة مشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها مصروفات استثنائية غير عادية ، أو كانت بطبيعتها مصروفات عادية ولكنها أنفقت من جراء حادث استثنائى ، أو كانت مصروفات بديلة أنفقت بدلا من مصروفات أخرى تعتبر خسارة مشتركة .

(١) أنظر القاعدة ٦ و ٧ من قواعد يورك وأنفرس .

١- المصروفات ذات الطابع الاستثنائى

٥٥٥- (أ) **مصروفات التعويم** : إذا جنح الربان بالسفينة عمدا لأجل السلامة العامة ، فإن مصروفات التعويم تكون خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة . أما إذا جنحت السفينة بقوة قاهرة ، بأن أطاحت العاصفة بالسفينة وألقت بها على الرمال، فهل تعد مصروفات تعويمها فى هذه الحالة خسارة مشتركة كذلك ؟ الأصل أن مصروفات التعويم لاتعد خسارة مشتركة فى هذه الحالة إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة. فإذا لم ينشأ عن الجنوح القهرى خطرعام يهدد السفينة والحمولة معا، فإن مصروفات التعويم تكون خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ولايلتزم الشاحنون بالمساهمة فيها.

٥٥٦-(ب) **مصروفات الإنقاذ البحرى**: الإنقاذ البحرى هو المعونة التى تقدمها سفينة لأخرى فى حالة خطر الهلاك. ومن ثم فإن مصروفات الإنقاذ تندرج ولاشك فى عداد الخسارات المشتركة . وتعتبر مصروفات الإنقاذ من أكثر الخسائر المشتركة شيوعا.

٥٥٧- (ج) **مصروفات تسوية الخسارة المشتركة** : تعد مصروفات تسوية الخسارة المشتركة خسارة مشتركة كذلك بطريق التبعية بشرط أن تصرف لمصلحة جميع ذوى الشأن كمصروفات الخبراء الذين يقومون بالتسوية . أما مصروفات الكفالة المصرفية التى يقدمها متسلم البضاعة لمصلحته الخاصة ، فلاتندرج فى عداد الخسارات المشتركة .

٢- المصروفات التى تنفق بصدد حادث استثنائى

٥٥٨- (أ) **مصروفات القطر**: القطر مناورة عادية من مناورات الملاحة يلجأ اليها الربان عادة لمعاونة السفينة على الدخول أو الخروج فى ميناء أو الرسو على الرصيف،ومن ثم فإن مصروفاتها تقع على كاهل المجهز. بيد أن الربان قد يلجأ إلى القطر لإنقاذ السفينة والحمولة من خطر عام يهددهما ، وحينئذ يعتبر القطر عملا من أعمال الأنقاذ ، وتندرج المصروفات التى تنفق فى هذا السبيل فى عداد الخسارات المشتركة.

٥٥٩-(ب) **مصروفات الالتجاء** : الالتجاء هو الرسو فى ميناء غير مقرر بسبب حادث غير متوقع. فهناك التجاء مثلا إذا ظهر وباء فى السفينة فاضطر الربان إلى الرسو فى ميناء غير منظور لإنزال المصابين ، أو إذا أحدث الربان عمدا تلفا بالسفينة لتفادى خطر محدق فاضطر إلى الرسو فى ميناء لإصلاح السفينة، أو إذا هبت عاصفة شديدة اضطرت الربان إلى الرسو فى ميناء غير مقرر حتى تهدأ العاصفة.

ويتطلب الالتجاء مصروفات مختلفة : كرسوم الدخول والخروج فى الميناء، ورسوم الإرشاد ، ومصروفات تفريغ البضائع وإعادة شحنها ، وتقع مصروفات الالتجاء على عاتق المجهز فى المبدأ. بيد أنها تعد خسارة مشتركة إذا كان الالتجاء اضطراريا لأجل السلامة العامة [(١)] .

٥٦٠-(ج) **أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم** : تعد أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم من مصروفات الملاحة العادية التى يتحملها المجهز ولو طالت الرحلة أكثر من المقرر بسبب حادث قهرى . بيد أنه إذا التجأت السفينة إلى ميناء لإصلاح خسارة عمومية ، فإن أجور الملاحين ومؤونتهم خلال مدة الإصلاح تعتبر خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة سابقة (القاعدة ٢١ من قواعد يورك وأنفرس).

٣- المصروفات البديلة Substitued Expenses

٥٦١- تعد خسارة مشتركة المصروفات البديلة، وهى المصروفات التى تنفق بدلا من مصروفات أخرى كانت تندرج فى الخسارات المشتركة لو أنها أنفقت ، بشرط أن لاتتجاوز مبلغ المصروفات المستبدلة التى لم تنفق.

مثال ذلك أن يلحق الربان ضررا بالسفينة يندرج فى عداد الخسارات المشتركة ، ويكون الميناء الذى تلجأ اليه السفينة عقب الحادث لاتتوافر فيه معدات الإصلاح أو يكون الإصلاح فيه باهظ التكاليف، ولكن يوجد على مقربة منه ميناء آخر يتم فيه الإصلاح بطريقة مرضية وبشروط حسنة ، فيقرر الربان قطر السفينة إلى الميناء الثانى. فمصروفات القطر فى هذه الحالة لم

---

(١) أنظر القاعدة العاشرة من قواعد يورك وأنفرس .

تصرف في سبيل السلامة العامة وقت الخطر . بيد أن هذه المصروفات إنما حلت محل المصروفات التى كان يجب أن تنفق كخسارة مشتركة فى ميناء الالتجاء . ولذلك تعتبر بدورها خسارة مشتركة يتحملها كل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، ولكن فى حدود ماإقتصد من مصروفات الإصلاح في ميناء الالتجاء . وقد اخذت بذلك القاعدة F من قواعد يورك وأنفرس والمادة ٣٢٣ بحرى مصرى.

الفرع الخامس
تسوية الخسارات المشتركة

٥٦٢ - الخسارة المشتركة هى كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للسلامة العامة ودرءاً لخطر تتعرض له الرسالة البحرية. ويلتزم كل من أفاد من هذه التضحية ، أى مالك السفينة والشاحنون ، بأن يساهم ويشترك فى تحملها.

ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين فى الخسارت المشتركة خبراء متخصصون يطلق عليهم اسم خبراء التسوية adjusters ، كما تسمى عملية تسوية الخسائر ذاتها adjustment dispache . وتجرى تسوية الخسارات المشركة فى آخر ميناء للتفريغ أو فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية ، وبموجب قانون هذا الميناء . وقد تتم التسوية بالتراضى إذا اتفق مالك السفينة والشاحنون على الخبراء الذين يقومون بها. وإذا لم ينعقد التراضى أو أثيرت منازعات حول التسوية ، كان ثمة محل لرفع الأمر إلى المحكمة لإجراء تسوية قضائية. ويلاحظ أنه لايفترض فى الخسارة أنها مشتركة ، بل يجب على من يطالب باعتبار الخسارة مشتركة أن يقيم الدليل على ذلك. ونتكلم فيما يلى عن طريقة تسوية الخسارات المشتركة ، ثم عن دعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة.

المبحث الأول
طريقة تسوية الخسارات المشتركة

٥٦٣- المجموعتان الدائنة والمدينة : للوصول إلى تسوية الخسارات

المشتركة وتوزيع عبئها على ذوى الشأن فى الرسالة البحرية يجب تحديد قيمة هذه الخسارات وهذه هى المجموعة الدائنة ، كما يجب تحديد الأموال أو القيم التى تشترك فى تحملها وهذه هى المجموعة المدينة، ثم توجد النسبة بين هاتين المجموعتين لتحديد النصيب الذى يشترك به كل من مالك السفينة وأصحاب البضائع.

١-المجموعة الدائنة

٥٦٤- تتألف المجموعة الدائنة من مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التى قام بها الربان . ويجب التمييز فى هذا الصدد بين ماإذا كانت الخسارة مادية لحقت البضائع أو السفينة وبين ماإذا كانت نقدية .

٥٦٥- **الأضرار اللاحقة بالبضائع**: تقضى المادة ٣٣٠ (ب) بأن تقدر قيمة الأضرار التى تلحق البضائع على أساس قيمتها سليمة فى ميناء التفريغ. ويقصد بميناء التفريغ هنا الميناء الذى تفرغ فيه البضاعة أو الذى كان يجب تفريغها فيه ، لا ميناء وصول السفينة. والعبرة بقيمة البضاعة يوم التفريغ، أو فى اليوم الذى ينتهى فيه التفريغ إذا استغرق بضعة أيام .

٥٦٦- **تقويم البضاعة فى حالة التلف**: وإذا تلفت البضاعة فحسب تقدر قيمتها على اعتبار أنها وصلت سليمة فى ميناء التفريغ ، ثم تقدر قيمتها تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة. فإذا كانت قيمة البضاعة سليمة فى ميناء التفريغ ١٠٠٠ جنيه وبيعت البضاعة التالفة بمبلغ ٣٠٠ جنيه فلايدخل الشاحن فى المجموعة الدائنة إلا بمبلغ ٧٠٠ جنيه وهو يمثل الضرر الذى أصابه. وتسمى هذه الطريقة بطريقة التسوية بالفرق.

على أن طريقة التسوية بالفرق هذه تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع فى يوم التفريغ نفسه . ولكن الغالب أن البضاعة لاتفرغ ولاتباع إلابعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، وفى خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالارتفاع أو بالانخفاض . ولذلك فإن هناك طريقة أخرى هى طريقة التسوية بالحصة أو بالنسبة. وتنحصر هذه الطريقة فى مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع وثمنها تالفة فى نفس يوم البيع أيضا ، وتطبيق النسبة على الثمن يوم

التفريغ. فلو فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ٣٠٠ جنيه، وكان ثمن نفس البضاعة سليمة يوم البيع ١٥٠٠ جنيه فإن الثمن الذى حصل عليه الشاحن يمثل ٢٠٪ من ثمن البضاعة سليمة . وهذه النسبة أو الحصة تطبق على ثمن البضاعة عند التفريغ. فإذا كان ثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ ١٠٠٠ جنيه فيدخل الشاحن فى المجموعة الدائنة بمبلغ ٨٠٠ جنيه وهو يمثل الخسارة التى لحقته.

وطريقة التسوية بالحصة أو بالنسبة أكثر دقة وأدنى إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق.إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثير فى تقدير الضرر الذى أصاب الشاحن . ولذلك أخذت بها الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية[1]. وأخذت بها أيضا قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٢٤ (القاعدة ١٦) . بيد أن قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٥٠ عدلت عن طريق التسوية بالنسبة ، وأخذت بطريقة التسوية بالفرق. ولكن هذا العدول منتقد . ومع ذلك فقد أخذ بها التقنين البحرى المصرى فى المادة ٣٣٠منه.

٥٦٧- مايخصم من قيمة البضاعة فى ميناء التفريغ : وتشمل قيمة البضاعة فى ميناء التفريغ: ثمن الشراء ، وأجرة النقل ، والربح الذى فات على الشاحن ، ومصروفات التفريغ، والرسوم الجمركية ، ومصروفات حفظ البضاعة وايداعها . ولايدخل فى المجموعة الدائنة سوى ثمن الشراء ، وأجرة النقل لأن هذه الأجرة واجبة الأداء رغم التضحية بالبضاعة (م ٢٢٠) ، والربح الفائت . لأن هذه المبالغ هى التى ضاعت على الشاحن فعلا، ومن ثم تمثل الضرر الذى أصابه من جراء التضحية. أما مصروفات التفريغ والرسوم الجمركية ومصروفات حفظ البضائع وإيداعها فيتعين خصمها من القيمة عند التفريغ ، حتى لايكون الشاحن الذى ضحيت بضاعته فى مركز أحسن مما لو وصلت بضاعته سالمة.

٥٦٨- اثبات الشحن : ويثبت نوع البضائع المضحاة بسندات الشحن أو بالفواتير الخاصة بها أو غير ذلك من الأدلة . ويكون سند الشحن حجة فى الإثبات تجاه الشاحنين الآخرين.

---

(١) نقض فرنسي (دوائر مجتمعة) ٧ يوليو ١٩٣٢ - ١ - ١٧٧ « قضية السفينة الشراعية Seine » .

وإذا قدم عن البضائع بيان بأقل من قيمتها الحقيقية ، فإنها لاتقبل فى الخسارات المشتركة إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التى ذكرت فى البيان . أما إذا نجت فتسهم فى الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية (م ٣٢٦) . اى أنه يؤخذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقابا له على ماارتكبه من غش.

٥٦٩- (ب) **الأضرار اللاحقة بالسفينة** : يدخل المجهز فى المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التى لحقت السفينة من جراء التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة . ويجب التمييز بين ماإذا كانت السفينة قد هلكت تماما أو أصيبت فقط. فإذا كانت السفينة قد هلكت تماما، فإن المجهز يدخل فى المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية، ويرجع فى هذا الشأن إلى القيمة المؤمن بها على السفينة ، ويخصم من هذه القيمة بطبيعة الحال المبلغ الذى يباع به ماتبقى من السفينة (م ٣٣٠-أ) .

أما إذا اقتصر الأمر على مجرد تلف أصاب السفينة وهو الوضع الغالب ، فإن نفقات إصلاح هذا التلف تدخل فى المجموعة الدائنة (م ٣٣٠-أ) بيد أن المجهز لايدخل بمصروفات الاصلاح كاملة ، إذ أن المجهز يحصل على أشياء جديدة بدلا من الأشياء القديمة . ومن ثم يجب أن يخصم من مصروفات الإصلاح الفرق بين القديم والجديد ، حتى لايثرى المالك بسبب التضحية . وتضع القاعدة ١٣ من قواعد يورك وأنفرس نظاما دقيقا للخصم نظير الفرق بين القديم والجديد يختلف باختلاف طريقة بناء السفينة وعمرها ونوع الإصلاحات .

ولاشك أن السفينة تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الإصلاح، فهل يضاف إلى مصروفات الإصلاح تعويض مماثل للربح الذى فات على المجهز بسبب عطل السفينة ؟ استقر القضاء الفرنسى على أن مصروفات عطل السفينة تدخل فى المجموعة الدائنة باعتبارها نتيجة مباشرة للخسارة المشتركة[1] . على أن القاعدة C من قواعد يورك وأنفرس استبعدت صراحة مصروفات عطل السفينة

---

(١) نقض فرنسي ١٦ نوفمبر ١٩٢٦ (قضية السفينة Willesden) دلوز الأسبوعى ١٩٢٧ - ٥٢ ، ٥ مارس ١٩٢٤ سيرى ١٩٣٤ - ١ - ١١٧ ، ٢٤ يوليه ١٩٣٩ دالوز ١٩٤٠ - ١ - ٣٣ .

من الخسارات المشتركة . وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٢١ بحرى مصرى جديد إذ تقضى بأن الأضرار غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو غير ذلك فلاتقبل فى الخسارات المشتركة.

٥٧٠-(ج) **الخسارات النقدية** : إذا كانت الخسارات تتألف من مصروفات فلاصعوبة فى الأمر، إذ يكون المجهز دائنا بمبلغ مساو لما أنفقه . على أنه إذا كانت المصروفات مبالغا فيها فيتعين إنقاصها إلى القدر المعقول، ومازاد عن ذلك يعتبر إنفاقه خطأ يتحمله المجهز.

على أن حساب الخسائر النقدية قد يثير صعوبة بسبب تقلب العملات ، لأن هذه المصروفات تدفع بوجه عام فى بلد أجنبى وبعملة هذا البلد ، وقد يطرأ تغيير على قيمة هذه العملة فى الوقت الذى تتم فيه التسوية . ولذلك حاولت جمعية القانون الدولى فى مؤتمرها بفيينا ١٩٢٦ أن تكمل قواعد يورك وأنفرس بقواعد متعلقة بالصرف، وأوصت خبراء التسوية بتقدير المصروفات على أساس القيمة الذهبية.

٢- المجموعة المدينة

٥٧١- تتألف المجموعة المدينة من مجموع الأموال أو القيم التى تشترك فى تحمل الخسارة . أما الأرواح البشرية (الركاب والطاقم) التى أنقذت بفضل الخسارة فلاتشترك فى تحملها، لأن الاشتراك قاصر على الأموال التى تقبل التقويم بالنقود.

وتنص المادة ٣٢٩ بحرى على أن تسهم فى المجموعة المدينة البضائع المشحونة فى السفينة والسفينة وأجرة النقل.

٥٧٢- (أ) **البضائع**: تدخل البضائع التى أنقذت فى المجموعة المدينة بقيمتها فى ميناء التفريغ (٣٢٩-ج) وفى نفس يوم التفريغ. والعبرة بالقيمة الصافية للبضائع. ومن ثم يجب أن يخصم من قيمة البضائع الإجمالية أجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من المصروفات.

٥٧٣ - **درج البضائع المضحاة فى المجموعة المدينة** : وتدرج البضائع

المضحاة أيضا فى المجموعة المدينة بقيمتها الحقيقية أو التقديرية فى ميناء التفريغ (م ٣٢٩-ج). وقد يبدو هذا الحكم غريبا لأن البضائع المضحاة تدخل كما رأينا فى المجموعة الدائنة . بيد أن هذه الغرابة تزول متى روعى أن البضائع المضحاة لو لم تشترك فى المجموعة المدينة لكان صاحبها أحسن حالا من مالك البضائع التى سلمت. فلو فرضنا أن كميتين من البضائع قيمة كل منهما ١٠٠٠ جنيه شحنتا على ظهر السفينة ، ثم ألقيت إحداهما فى البحر، ونجت الأخرى ، فإن مالك البضاعة التى أنقذت يجب عليه أن يدفع نصيبه فى الخسارة المشتركة ولنفرض أنه ١٠٠ جنيه، فيكون ماأفاد فعلا هو ٩٠٠ جنيه. فإذا دخلت البضاعة المضحاة فى المجموعة الدائنة فحسب دون أن تدرج فى المجموعة المدينة فإن مالكها يحصل على قيمتها أى على ١٠٠٠ جنيه، ويكون فى مركز أحسن من مالك البضاعة التى أنقذت. ولتلافى هذه النتيجة غير المنطقية وتحقيقا للمساواة تدرج البضائع المضحاة فى المجموعة المدينة كالبضائع المنقذة سواء بسواء.

ودرج البضائع المضحاة فى المجموعة المدينة يناقض الرأى القائل بأن أساس نظرية الخسارة المشتركة هو الإثراء بلا سبب ، إذ لو كان الأمر كذلك لما اشترك صاحب البضاعة المضحاة فى المجموعة المدينة.

وعلى هذا فإن البضائع المضحاة تدرج فى كل من المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة . بيد أنها لاتدرج فى المجموعتين بنفس القيمة ، بل تدخل فى المجموعة الدائنة بقيمتها مضافا اليها أجرة النقل، فى حين أنها تدخل فى المجموعة المدينة بقيمتها مخصوما منها هذه الأجرة . ولكن إذا اشترط أن الأجرة تكون مستحقة للناقل فى جميع الأحوال، فإنها تضاف إلى قيمة البضائع المضحاة عند دخولها فى المجموعة المدينة ، وذلك لأن الأجرة فى هذه الحالة تعد هالكة مع البضائع ذاتها.

٥٧٤-(ب) **السفينة وأجرة النقل**: تدخل السفينة فى المجموعة المدينة بقيمها كاملة فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية . كما تسهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص بمقدار الثلثين (م ٣٢٩ - أو ب). ويقصد بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية للرحلة التى نشأت الخسارة

المشتركة خلالها . وقد رأى الشارع خصم ثلث الأجرة الإجمالية نظير مصروفات الملاحة.

وإذا كانت الأجرة مستحقة في جميع الأحوال [١]، فهل يشترك المجهز بقيمتها في المجموعة المدينة ؟ ذهبت محكمة النقض الفرنسية [٢]، إلى أن هذه الأجرة لاتساهم فى الخسارة المشتركة ، وذلك لأن المجهز لايفيد من الخسارة فى هذه الحالة، إذ أنه يحصل على الأجرة فى كل الأحوال ولو هلكت البضاعة ، فلم تكن هذه الأجرة فى خطر وعرضة للضياع . وقد تبنى التقنين البحرى الجديد هذا الرأى فى المادة ٣٢٩. بيد أننا لانقر هذا الرأى، لأن شرط الأجرة المستحقة فى جميع الأحوال إنما هو خاص بالعلاقة بين المجهز والشاحن الذى ارتضاه ، فيجب ألا يترتب عليه استبعاد الأجرة من المجموعة المدينة [٣].

٣- إيجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

٥٧٥- متى تم تكوين المجموعتين الدائنة والمدينة على الوجه المتقدم، لم يبق إلا ايجاد النسبة بينهما لتحديد النصيب الذى تشترك به عناصر المجموعة المدينة فى تحمل المجموعة الدائنة.

فلو فرضنا أن سفينة قيمتها ٣٥٠٠٠ جنيه، وشحنت عليها بضائع لخالد قيمتها ١٠٠٠٠ جنيه وبضائع أخرى لبكر قيمتها ٤٠٠٠ جنيه، وكانت أجرة نقل هذه البضائع جميعها ١٠٠٠ جنيه. ثم تعرضت السفينة وشحنتها لخطر عام فاضطر الربان إلى إلقاء بضائع خالد فى البحر. فإن هذه الخسارة المشتركة توزع على الوجه الآتى:

المجموعة الدائنة = ١٠٠٠٠ جنيه قيمة البضائع التى ضحيت .

المجموعة المدينة = ٣٥٠٠٠ جنيه قيمة السفينة + ١٠٠٠ جنيه أجرة النقل + ٤٠٠٠ جنيه قيمة البضائع التى أنقذت + ١٥٠٠٠ جنيه قيمة البضائع المضحاة = ٥٠٠٠٠ جنيه.

---

(١) أنظر ماسبق بند ٣٨٦ .

(٢) نقض فرنسي ٢٧ مارس ١٩١٢ دالوز ١٩١٣ - ١ - ١١٧..

(٣) ريبير جزء ٣ بند ٢٢٣٦ .

وتكون النسبة التى يشترك بها كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة فى الخسارة المشتركة فى الخسارة هى ٢٠٪ من قيمته.

وعلى هذا يلتزم المجهز بأن يدفع مبلغا مساويا لما يدخل به فى المجموعة المدينة أى ٣٥٠٠٠ + ١٠٠٠ = ٣٦٠٠٠ x $\frac{١}{٥}$ = ٧٢٠٠ جنيه.

ويلتزم بكر بمبلغ مساو لخمس قيمة بضاعته أى ٤٠٠٠ x $\frac{١}{٥}$ = ٨٠٠ جنيه.

كما يلتزم خالد أيضا بدفع خمس قيمة بضاعته التى ضحيت أى ١٠٠٠٠ جنيه x $\frac{١}{٥}$ = ٢٠٠٠ جنيه.

ويكون مجموع ما يلتزم به المجهز والشاحنون هو ٧٢٠٠ + ٨٠٠ + ٢٠٠٠ = ١٠٠٠٠ جنيه ، وهو قيمة الخسارة المشتركة التى لحقت خالد.

٥٧٦- **التصديق على التوزيع** : إذا انتهى الخبراء من توزيع الخسارات المشتركة وتحديد النصيب الذى يشترك به كل من المجهز والشاحنين فيها، كان هذه التوزيع نهائيا وملزما إذا وافق عليه كل ذوى الشأن . وغالبا ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمنى الشاحنين ومؤمنى المجهز. أما إذا لم يتوافر الاتفاق بينهم على قبوله، فإن التوزيع لايكون ملزما إلا بتصديق المحكمة عليه. فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيرا أو أكثر لإجراء تسوية جديدة (م٣٣٥).

المبحث الثانى

دعوى الاشتراك فى الخسارة

٥٧٧- لكل دائن بسبب الخسارة المشتركة دعوى مباشرة قبل كل مدين للمطالبة بحصته فيها ، وذلك إذا لم تتم التسوية بين ذوى الشأن بالطريق الودى. وتختص بنظر هذه الدعوى المحكمة التى يقع فى دائرتها آخر ميناء للتفريغ.

٥٧٨- **تقادم الدعوى**: وتنص المادة ٣٣٩ فقرة أولى على أن دعوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة تتقادم بمضى سنتين من يوم وصول السفينة

الى الميناء الذى كان معينا لوصولها أو إلى الميناء الذى انقطعت فيه الرحلة البحرية . كما تنص المادة ٣٣٩ فقرة ٢ على أن ينقطع هذا التقادم - بالإضافةإلى الأسباب المقررة فى القانو ن المدنى- بتعيين خبير التسوية، وفى هذه الحالة تسرى مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذى اعتزل فيه خبير التسوية.

٥٧٩- **الوفاء بالاشتراك** : يلتزم كل من مالك السفينة والشاحنين بالوفاء بحصته فى الخسارة المشتركة ، سواء تحددت هذه الحصة بمقتضى تسوية ودية أو بمقتضى حكم فى دعوى الاشتراك . وليس هناك تضامن بين المدينين قبل الدائن فى الوفاء بحصصهم فى الخسارة . ومع ذلك إذا أعسر أحد المدينين، كان للدائن أن يطالب الباقين بحصته فى الخسارة وبنصيبه فى حصة المعسر (م ٣٣٨).

٥٨٠- **ضمانات الوفاء بالاشتراك** : يزود القانون الدائن بسبب الخسارة المشتركة بضمان خاص تأمينا لحقه.

١- فللمجهز -طبقا للمادة ٣٣٧- امتياز على البضائع لضمان الوفاء بحقه فى الخسارة المشتركة

وليس للربان أن يمتنع عن تسليم البضائع أو أن يطلب إيداعها لدى أمين لحين دفع المستحق له إلا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبه من الخسارات (م ٣٣٦) . وجرى العمل على أن يقدم الشاحن كفالة مصرفية وقت تسليم البضاعة ضمانا للوفاء بحقه فى الخسارة المشتركة أو إيداع مبلغ فى أحد البنوك [1].

٢- وللشاحن ، من جهة أخرى، امتياز على السفينة وأجرتها وملحقاتها ضمانا للوفاء بحصتهافى الخسارة المشتركة. وقد ورد النص على هذا الامتياز فى المادة ٢٩ بند ٥ وكذلك فى المادة ٣٣٧ التى أضافت على أن « تكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على ماعداها من الديون ».

---

(١) أنظر القاعدة ١٣ من قواعد يورك وأنفرس .

الباب الخامس
التأمين البحرى

٥٨١- **أهمية التأمين البحرى :** يشغل التأمين البحرى مركزاً بالغ الأهمية فى القانون البحرى . فمن القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضائع بطريق البحر دون أن يكون مؤمنا عليها من الحوادث والأخطار البحرية ، بحيث إن المؤمنين هم الذين يتحملون عبئها فى نهاية الأمر . وتأسيساً على ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق والالتزامات الناشئة عن هذه الحوادث ولو كانت الأشياء التى تضررت من جهة والأشياء التى أحدثت الضرر من جهة أخرى مملوكة لشخص واحد ، أى أن التسوية تتم كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين . وعلى هذا تسوّى المسئولية عن التصادم ، كما تستحق مكافأة الإنقاذ ولو كانت السفينتان الداخلتان فى التصادم أو الإنقاذ مملوكتين لشخص واحد ، وثمة محل لتسوية الخسارات البحرية المشتركة ولو كانت البضائع المشحونة مملوكة لمجهز السفينة .

٥٨٢- **تاريخ التأمين البحرى :** التأمين البحرى هو أقدم أنواع التأمين ، إذ سبق التأمين البرى فى الظهور بوقت بعيد ، نظراً للمخاطر الجسيمة التى تكتنف الملاحة البحرية . ويرجع التأمين البحرى فى نشأته إلى نظام القرض البحرى أو قرض المخاطرة الجسيمة الذى عرفه اليونان وانتقل منهم الى الرومان . ويتحصل فى أن شخصا يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة . أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة والبضاعة أعفى المقترض من رد ما اقترضه . ويقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من التأمين. فالمقرض ما هو فى الواقع إلا مؤمن يدفع مبلغ التأمين مقدماً فى صورة قرض ثم يستوفى هذا المبلغ بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر . أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقترض (ولايلتزم بدفع فائدة عنه) مثله فى ذلك مثل المستأمن الذى

يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة التى لحقته . وبذلك أدى القرض البحرى وظيفة التأمين من أخطار الرحلة البحرية ، ولايفترق القرض عن التأمين فى هذا الصدد إلا فى أن المؤمن لايدفع مبلغ التأمين إلا إذا تحقق الخطر ، بينما يدفع المقرض مبلغ التأمين مقدماً وإن كان يستوفيه عند عدم تحقق الخطر . كما أن القسط فى عقد التأمين يجب دفعه سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق مادام الشيء المؤمن عليه قد تعرّض للخطر ، بينما لاتدفع الفائدة فى عقد القرض إلا عند عدم تحقق الخطر .

ولم يتميز التأمين البحرى عن قرض المخاطرة الجسيمة ولم يبرز كنظام مستقل عنه إلا فى المدن الإيطالية خلال القرن الرابع عشر . وفى القرن السادس عشر وضعت فى روان بفرنسا مجموعة العادات المعروفة باسم « مرشد البحر guidon de la mer » وتتضمن قواعد مفصلة للتأمين البحرى. ثم جاء القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ فابتقى أحكامه فى التأمين البحرى من مرشد البحر . وانتقلت نصوص هذا القانون الى التقنين التجارى الفرنسى سنة ١٨٠٧ ومنه إلى التقنين البحرى المصرى (القديم) سنة ١٨٨٣ .

وفى إنجلترا سنة ١٦٨٧ افتتح ادوار لويد مقهى اللويدز Lloyd's الشهير فى لندن ليلتقى فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضائع وبيع السفن والتأمين البحرى . وتطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحرى فى العالم . وتتألف جماعة اللويدز من مكتتبى التأمين(المؤمنين) Underwriters ومن سماسرة التأمين Brokers . واللويدز ليست شركة تمارس التأمين ، ولكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسئولية الشخصية لكل من المكتتبين . كما أن لجماعة اللويدز وكلاء فى أنحاء العالم لجمع المعلومات عن السفن وشحناتها وما يصيبها من خسارة .

٥٨٣- **تطور فكرة التأمين :** وكان التأمين فى صورته الأولى يتولاه الأفراد إذ كان يمارسه التجار الى جانب أعمالهم الأخرى . وكان بالنسبة إليهم نوعا من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المستأمن الى عاتق المؤمن. فإذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة . أما إذا لم يتحقق أصاب المؤمن مغنماً كبيراً .

بيد أن هذه الفكرة تغيرت فى العصر الحديث بقيام شركات التأمين الضخمة التى تبرم عدداً كبيراً من العقود ، وحلت محلها فكرة أخرى هى توزيع المخاطر . فإذا كان التأمين قد ظل من الوجهة القانونية وبالنسبة الى المستأمن عقداً احتمالياً ، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الاقتصادية وبالنسبة الى المؤمن الذى يقدر بفضل الإحصاءات وحساب الاحتمالات عدد المخاطر التى يتعرض لتغطيتها سنويا ويقدر تبعا التعويضات التى يلتزم بدفعها . ويضيف اليها مبلغا يمثل النفقات العامة والربح وما يلزم لتكوين احتياطى لمواجهة تجاوز عدد المخاطر . ثم يقوم بتوزيع مجموع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة فى صورة قسط التأمين الذى يدفعه المستأمن . فالأقساط التى يدفعها المستأمنون يستخدمها المؤمن فى التعويض عن المخاطر التى يتعرض لها المستأمنون .

ومن هنا يتبين كيف أن التأمين فى الوقت الحاضر لم يعد نوعا من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن الى المؤمن . بل أضحى نظاما يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر .

ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة تشتغل بالتأمين ، بل وجدت الشركات فى نظام إعادة التأمين ما يسمح لها بتوزيع المخاطر فيما بينها . ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلى ، بل يمتد الى النطاق الدولى حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين .

٥٨٤- **النصوص القانونية** : وكان التقنين البحرى القديم يعالج التأمين فى الفصل الحادى عشر تحت عنوان « فى السيكورتاه » فى المواد من ١٩٣ الى ٢٣٤ . وهذه النصوص ، وهى ترجع فى أصلها الى القانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، لم تعد تتفق والتطور الذى أصابه التأمين البحرى . وقد كانت النصوص الفرنسية محل تعديل جوهرى بالقانون الصادر فى ١٢ أغسطس ١٨٨٥ . ثم صدر فى فرنسا قانون جديد بشأن التأمين البحرى فى ٣ يوليو ١٩٦٧ وأكمل بمرسوم صدر فى ١٩ يناير ١٩٦٨ . ثم قننت النصوص التشريعية واللائحية المتعلقة بالتأمين بالمرسومين رقمى ٦٦٦ و ٦٦٧ فى ١٦ يوليو ١٩٧٦ .

وقد أفرد التقنين البحرى المصرى الجديد الباب الخامس منه للتأمين البحرى فى المواد من ٣٤٠ الى ٤٠٠ ، وهو يتضمن تنظيما قانونيا مفصلا يتناول العقد من جميع نواحيه ويعالج بعض أنواعه الخاصة .

هذا وقد صدر قانون التأمين البحرى الإنجليزى سنة ١٩٠٦ Marine Insurance ACT (M.I.A) مقننا المبادىء التى استقر عليها العرف وأرساها القضاء فى أحكامه . ولهذا القانون أهميته من حيث إنه يتضمن أحكاما تفصيلية للتأمين البحرى من جهة ، ومن حيث تأثيره فى إنجلترا وغيرها من الدول من جهة أخرى .

٥٨٥- **وثائق التأمين النموذجية** : ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحرى تفسيرية فى معظمها ، فقد هيأ ذلك السبيل لاستبعادها وإحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة محلها تضمنتها وثائق التأمين التى تضعها هيئات التأمين وتفرضها على المستأمنين بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاما لاستقاء أحكام التأمين البحرى يفوق النصوص القانونية . وتتضمن وثائق التأمين الشروط العامة التى يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها وشروطاً خاصة يتفق عليها المتعاقدان عند التعاقد .

ويستخدم المؤمنون فى إنجلترا وثيقة نموذجية شهيرة هى وثيقة اللويدز التى ترجع الى سنة ١٧٧٩ وهى وثيقة تأمين بحرى موحدة للسفن والبضائع التى يرمز اليها بحرفى .S.G أى سفن وبضائع Ships & Goods ومن ثم تعرف الوثيقةباسم Lloyd's S.G. Policy . وتصحب هذه الوثيقة شروط كثيرة تعدل من أحكامها أو تضيف إليها ، وبخاصة شروط المجمع Institute Clauses التى يصدرها مجمع مكتتبى التأمين بلندن Institute Of London Underwriters الذى تأسس سنة ١٨٨٤ لحماية مصالح مكتتبى التأمين (المؤمنين) . وهو يقوم بمراجعة هذه الشروط مراجعة دورية لتتلاءم مع تطور التأمين البحرى . وقد ألحقت وثيقة اللويدز بقانون التأمين البحرى عند صدوره سنة ١٩٠٦ وكذلك قواعد تفسير هذه الوثيقة . وانتشرت وثيقة اللويدز للتأمين البحرى انتشاراً واسعاً فى الدول المختلفة .

أما فى مصر فتستخدم شركات التأمين وثيقة للتأمين البحرى لاتختلف فى جوهرها عن وثيقة اللويدز الإنجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكتتبى التأمين بلندن .

٥٨٦- **تقسيم** : ونتناول التأمين البحرى بالدراسة فى فصول خمسة : نتكلم فى الأول منها عن عقد التأمين البحرى ، وفى الثانى عن الأموال المؤمن عليها ، ونعرض فى الفصل الثالث للأخطار المؤمن منها ، ونستعرض فى الفصل الرابع التزامات المستأمن ، ونختم هذه الدراسة بفصل خامس فى التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين .

الفصل الأول
عقد التأمين البحرى

٥٨٧- تعريف : تعرّف المادة ٣٤٠ من التقنين البحرى المصرى التى افتتح بها المشرع الباب الخامس التأمين البحرى على الوجه الآتى : « تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية » . ويبرز هذا التعريف عنصر الخطر البحرى باعتباره العنصر الجوهرى الذى يخلع على التأمين البحرى طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التى ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

ونتكلم عن عقد التأمين البحرى من حيث خصائصه الجوهرية ، وأطرافه، وإثباته .

الفرع الأول
خصائص العقد الجوهرية

٥٨٨- (١) التأمين البحرى عقد رضائى : عقد التأمين البحرى عقد رضائى ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين . وإذا كانت المادة ٣٤١ بحرى تشترط أن يكون العقد مكتوباً ، إلا أن هذه الكتابة ليست مشترطة للانعقاد بل للإثبات فحسب .

٥٨٩- (٢) التأمين البحرى عقد إذعان : ولايبرم عقد التأمين فى الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه ، بل إن شركات التأمين وهى قوية بمركزها الاقتصادى تفرض على المستأمنين شروطها فى وثيقة مطبوعة ، ولايملك هؤلاء الأخيرون إلا قبولها دون أية مناقشة ، ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة .

وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان ، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون فى القواعد العامة . فإذا تضمن العقد شروطاً تعسفية جاز للقاضى أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن (المستأمن) منها وفقا لما تقضى به العدالة (م ١٤٩ مدنى) .

٥٩٠- (٣) **التأمين البحرى عقد احتمالى** : لاشك فى أن عقد التأمين احتمالى بالنسبة الى طرفيه من الوجهة القانونية ، إذ هو يرد على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ، ولذلك فإن هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لاقيام له بدونه ، وتبعا يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضا للخطر . فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين ، فإن العقد يكون باطلا لانعدام محله وموضوعه .

٥٩١- (٤) **التأمين البحرى عقد تعويض** : التأمين البحرى عقد تعويض بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذى يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر ، لا أن يهيىء له سبيلا للإثراء وجنى الربح . وهذه الخصيصة هى أهم خصائص عقد التأمين ، وهى التى تميزه عن المقامرة والرهان . ولو لم يكن الأمر كذلك لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر . وتتفرع عن مبدأ التعويض فى التأمين البحرى النتائج الآتية :

١- أنه لايجوز التأمين على الشيء الواحد لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء (م ٣٥٢ بحرى) ، حتي لا يجني المستأمن من هذه العقود المتعددة نفعا يفوق الضرر اللاحق به .

٢- لايجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته الحقيقية (٣٤٩).

٣- لايجوز للمستأمن أن يجمع بين مبلغ التأمين وبين مبلغ التعويض الذى يلتزم به المسئول عن إحداث الضرر .

٤- إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المستأمن ، فإنه يحل حلولاً قانونيا فى حقوق المستأمن ودعاواه تجاه الغير المسئول .

٥٩٢- (٥) **التأمين البحرى من عقود منتهى حسن النية** : إن مبدأ حسن النية من المباديء العامة التى تسود جميع العقود . وقد أشارت نصوص القانون المدني فى أكثر من موضع إلى ضرورة توفر حسن النية فى العقود . فالمادة ١٤٨ فقرة ١ مدنى توجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية . كما أن المادة ١٠٥ مدنى توجب تفسير العقد

وفقا للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفى للألفاظ ، مع الاستهداء فى ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغى أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقا للعرف الجارى فى المعاملات .

ومع ذلك فإن لحسن النية معنى خاصا فى عقد التأمين ، فهو يقوم على حسن النية المطلق الذى يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه . وقد نصت على ذلك صراحة المادة ١٧ من قانون التأمين البحرى الإنجليزى بقولها عن عقد التأمين a contract based upon the utmost good faith . وينبنى على هذا الاعتبار التزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن منه ، وكل كتمان منه فى هذا الشأن يبطل العقد (م ٣٤٧) . كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما من شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها أو زيادتها وأن يخطر المؤمن بما يجدّ من حوادث أثناء تنفيذ العقد ، وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الخطر أو للحدّ من آثاره الضارة عند تحققه أو للمحافظة على حقوقه قبل الغير إذا وقع الحادث بفعله .

٥٩٣- (٦) **التأمين البحرى عقد تجارى** : تعتبر المادة الثانية من التقنين التجارى عملا تجاريا كل عقد تأمين من الأخطار وجميع العقود الأخر المتعلقة بالتجارة البحرية .

ولاشك فى أن التأمين البحرى عمل تجارى بالنسبة إلى المؤمن الذى يسعى إلى الربح من قيامه بعمليات التأمين . أما بالنسبة للمستأمن فإنه لايكون تجاريا إلا إذا كان تابعاً لعمل تجارى تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية . فإذا لم يكن تابعا لعمل تجارى كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعه مسافر ، ارتفعت عن العقد صفته التجارية .

الفرع الثانى
أطراف العقد

٥٩٤ - (أ) **المؤمن** : المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين. ولما كان التأمين يعقد على مبالغ طائلة ويواجه أخطاراً جسيمة فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لايقوى عليها الأفراد ، ومن ثم فإن التأمين لاتباشره

اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة . وتقوم هذه الشركات بتعويض المستأمن فى حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط محددة يؤديها المستأمن للشركة ، ولذلك تسمى بشركات التأمين بأقساط محددة .

وقد تباشر التأمين البحرى جمعيات تأمين تبادلى. ويقصد بجمعيات التأمين التبادلى كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذى يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم .

وقد لاقى هذا النوع من التأمين انتشاراً كبيراً فى مجال التأمين البحرى فى إنجلترا وبخاصة بالنسبة لملاك السفن . ففى انجلترا ينتظم معظم ملاك السفن فى جمعيات للتأمين التبادلى تعرف هناك باسم « نوادى الحماية والتعويض Protection and Indemmity Clubs « (P.& I. C.) ، وتغطى الأخطار التى لاتغطيها شركات التأمين عادة كالمسئوليات فيما يتعلق بالأشخاص والبضائع. ولاتوجد فى مصر نواد للحماية والتعويض ، ولكن ملاك السفن المصريين انضموا الى النوادى الإنجليزية لتغطية المخاطر التى يتعرضون لها.

٥٩٥- (ب) **المستأمن** : يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة فى عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه . ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً فى حالة وقوع الخطر المؤمن منه ولأثرى من جراء الحادث ولأصبح التأمين نوعا من المقامرة أو الرهان . وفى ذلك تقول المادة ٣٤٥ « لايجوز أن يكون طرفا فى عقد التأمين أو مستفيدا منه إلا من كانت له مصلحة فى عدم حصول الخطر » . ويستفاد من هذا النص أن المستأمن يجب أن تكون له مصلحة فى التأمين وفى عدم حصول الضرر .

والغالب أن يكون صاحب المصلحة فى التأمين البحرى مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة . وقد يكون شخصاً آخر له مصلحة فى المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز .

٥٩٦- **التأمين لمصلحة شخص غير معين** : التأمين لمصلحة شخص غير معين هو الذى يعقده شخص باسمه الخاص لمصلحة شخص آخر لايظهر اسمه فى العقد ، على خلاف الأمر فى التأمين بوكيل عادى حيث يظهر اسم المستأمن فى العقد .

ويجب التميز بين التأمين بوساطة وكيل بالعمولة والتأمين لمصلحة شخص غير معين . فالوكيل بالعمولة وإن كان يعقد التأمين باسمه الخاص إلا أنه يتعامل مع المؤمن لحساب شخص معروف هو الموكل الأصيل . أما فى التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل وإنما يعقد المشترط التأمين إما لصالحه وإما لصالح الشخص الذى تكون له مصلحة فى التأمين وقت الحادث ، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر فى التأمين على السفينة لأن المؤمن يعرف دائما اسم مالك السفينة فليس ثمة ما يدعو الى إخفاء اسمه . أما فى التأمين على البضائع فكثيراً ما يبرم التأمين لمصلحة شخص غير معين لتحقيق أغراض مختلفة . ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون محلا لبيوع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن بحيث يستحيل أن يعرف وقت إبرام عقد التأمين من يكون مالكاً للبضاعة وقت الخطر ووقوع الحادث. ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن نفسه .

على أن فائدة هذا النوع من التأمين إنما تظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة أو العائمة أو وثائق الاشتراك التى تبرم لتغطية البضائع التى ترسل خلال فترة محددة (ستة شهور أو سنة مثلا) ، إذ يسمح للتاجر أن يشترط مقدما لحساب من يشترون منه البضاعة ، كما يسمح لأمين النقل أن يغطى لحساب عملائه كل الرسائل التى يعهدون إليه بنقلها ، ولشركة الملاحة أن تعرض على شاحنيها الإفادة من الوثيقة العائمة التى أبرمتها نظير رسم إضافى .

وقد انعقد الإجماع على صحة التأمين لمصلحة شخص غير معين وأجازه المشرع المصرى فى المادة ٣٤٣ فقرة ٢ بحرى .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نوع من الاشتراط لمصلحة الغير . ويجوز في الاشتراط لمصلحة الغير أن يكون المستفيد شخصا مستقبلا ، كما يجوز أن يكون شخصا لم يعين وقت العقد ، متى كان تعيينه مستطاعا وقت أن ينتج العقد أثره (م ١٥٦ مدنى) .

ويترتب على اعتبار التأمين لمصلحة شخص غير معين اشتراطا لمصلحة الغير النتائج الآتية :

١- أن موقع وثيقة التأمين طرف فى عقد التأمين ، فهو الذى يلتزم بدفع أقساط التأمين ، وهو المسئول عن إخفاء البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو عن تقديم بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة عن هذا الخطر .

٢- أن المستفيد فى هذا التأمين يتعين وقت وقوع الحادث . أى أنه من يكون حائزا لسند الشحن وقت تحقق الخطر .

٣- أن للمستفيد حقا مباشرا قبل المؤمن، فيستطيع أن يطالب المؤمن مباشرة بدفع مبلغ التأمين (م ١٥٤ / ٢ مدنى) .

٤- أن للمؤمن أن يتمسك قبل المستفيد بالدفوع التى تنشأ عن العقد (م ١٥٤ / ٢ مدنى) ،كأن يدفع ببطلان التأمين بسبب إخفاء الموقع بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة .

٥- يجوز للمشترط أن ينقض المشارطة قبل أن يعلن المستفيد الى المؤمن أو إلى المشترط رغبته فى الإفادة منها (م١٥٥ مدنى) . وقبول المستفيد للتأمين يمكن إثباته بكافة الطرق . بيد أنه يثبت عملا بتقديم وثيقة التأمين .

٥٩٧-(ج) **سماسرة التأمين البحرى** : إذا كان التأمين البحرى يتم فى الأصل بين المؤمن و المستأمن مباشرة ، فقد جرى العمل على عقد هذا التأمين بواسطة سمسار التأمين البحرى . وهذا السمسار إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المستأمن أو لحسابهما معا . وقد سبق بيان أن جماعة اللويدز تضم بجانب مكتتبى التأمين ، سماسرة للتأمين يعتبرون بمثابة وكلاء عن المستأمنين. ويلاحظ أن عمليات التأمين لاتتم مباشرة بين المستأمن والمكتتبين بل بواسطة السماسرة المشتركين فى جماعة اللويدز .

الفرع الثالث

إثبات العقد

٥٩٨- **وثيقة التأمين** : عقد التأمين البحرى يجب أن يكون ثابتاً بالكتابة (م ٣٤١ فقرة ١). ويسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بالوثيقة . وهى تتخذ فى العمل شكل محرر مطبوع تبين فيه الشروط التى يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها والتزامات كل من المتعاقدين للآخر ، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة فى كل عقد كاسم المستأمن ، والمال المؤمن عليه ، وقسط التأمين ، ومدة التأمين ويملأ هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة .

وقد يضاف إلى الوثيقة أحياناً شروط خطية تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها ، وإذا وجد تعارض بينهما وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية .

ويجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة اليها ، كأن يتفق على زيادة مبلغ التأمين أو امتداد مدته أو إضافة خطر لم يكن مشمولا بالتأمين. وكل تعديل أو إضافة فى عقد التأمين الأصلى يجب أن يكون بالكتابة (م ٣٤١ فقرة ١). ويسمى المحرر الذى يتناول الوثيقة بالتعديل أو بالإضافة « ملحق الوثيقة » إذ يلحق بالوثيقة الأصلية فيعد جزءا متمما لها .

وقد تتخذ الكتابة المثبتة لعقد التأمين شكلاً آخر أبسط من الوثيقة هو المذكرة المؤقتة SLIP . وهى تتضمن القواعد الأساسية التى يقوم عليها العقد والتزامات كل من الطرفين للآخر . أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد ، وقد لاتوقع على الإطلاق . وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان. وتقضى المادة ٣٤١ فقرة ٢ بأن « تكون الوثيقة المؤقتة التى يصدرها المؤمن ملزمه للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية » . ومع ذلك قد يستفاد من الظروف التى كتبت فيها المذكرة أن الطرفين لم يقصدا بها إلا أن يكون اتفاقهما مؤقتا مع احتفاظ كل منهما بحقه فى العدول عن التعاقد النهائى مادامت الوثيقة لم يوقع عليها بعد .

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة وطلب التأمين الذى يتقدم به المستأمن للمؤمن ولايحمل إلا توقيع المستأمن . فطلب التأمين وحده ليس ملزما للمؤمن ولا للمستأمن ، ولايتم العقد إلا إذا وقع طرفاه على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة .

٥٩٩- **بيانات الوثيقة** : تعدد المادة ٣٤٢ البيانات التى تذكر فى وثيقة التأمين . ولكن هذا التعداد غير مجد لأن الأطراف أحرار فى تضمين العقد ما يشاءون من شروط بشرط ألا تكون مخالفة للنظام العام . وهذه هى بيانات الوثيقة :

(١) تاريخ العقد ومكانه : يبين فى وثيقة التأمين السنة والشهر واليوم والساعة اللاتى تحرر فيها . وبيان التاريخ جوهرى لمعرفة ما إذا كان الخطر موجوداً أو زال أو تحقق وقت إبرام العقد . كما تظهر أهميته فى حالة تعدد التأمينات على الشىء الواحد ، إذ يعتد بالتأمين الأول دون التأمين اللاحق فى بعض التشريعات . أما مكان العقد فيفيد فى تحديد المحكمة المختصة .

(٢) أسماء المتعاقدين : يذكر فى الوثيقة اسم كل من المؤمن والمستأمن وموطنه .

(٣) الأموال المؤمن عليها : يبين فى وثيقة التأمين الأموال المؤمن عليها . وتعيين الأموال المؤمن عليها جوهرى بحيث إن التمييز بين الوثائق يتم على أساس التمييز بين الأموال المؤمن عليها .

أ- ففى وثيقة التأمين على السفينة يجب تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها بذكر الاسم والحمولة والجنسية والدرجة والنوع والغرض من الملاحة .

ب - وفى وثيقة التأمين على البضائع يجب بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها ، ويكفى فى هذا الصدد ذكر بيانات سند الشحن .

(٤) الأخطار المؤمن منها : يبين فى الوثيقة الأخطار التى يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها .

(٥) مبلغ التأمين : مبلغ التأمين هو التعويض الذى يتعهد به المؤمن فى

حالة الحادث ، وهو يحدد نطاق التزام المؤمن .

(٦) قسط التأمين : تبين الوثيقة عادة قسط التأمين وزمان ومكان الدفع.

(٧) توقيع المؤمن : توجب المادة ٣٤٢ أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين . وفي العمل توقع الوثيقة من المؤمن ومن السمسار لحساب المستأمن .

٦٠٠- **حجية الوثيقة فى الإثبات** : وثيقة التأمين حجة بما دّون فيها على طرفيها ، ولايجوز إثبات عكس بياناتها إلا بالكتابة وفقا للقواعد العامة .

ومتى تم التوقيع على الوثيقة فإنها تكون وحدها قانون المتعاقدين ، وينتفى ما للمذكرة المؤقتة ، التى حلت الوثيقة محلها ، من حجية فى الإثبات .

ولا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابى آخر يسمى « ملحق الوثيقة » . ويعتبر ملحق الوثيقة متمما للوثيقة ذاتها بحيث يعتمد عليهما معا فى إثبات التأمين .

٦٠١- **تفسيروثيقةالتأمين** : يخضع عقد التأمين فى تفسيره للقواعد العامة فى تفسير العقود . فإذا كان ثمة محل لتفسير وثيقة التأمين ، وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفى للألفاظ، مع الاستهداء فى ذلك بطبيعة التعامل ، وبما ينبغى أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين ، وفقا للعرف الجارى فى المعاملات (م ١٥٠فقرة ٢ مدنى) . وإذا كانت عبارة الوثيقة واضحة ، فلا يجوز الانحراف عنها من طريق تفسيرها للتعرف على إرادة المتعاقدين (م ١٥٠ فقرة ١ مدنى) .

وإذا كان الشك يفسّر لمصلحة المدين طبقا للقواعد العامة ، فإنه لايجوز مع ذلك أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى الوثيقة ضاراً بمصلحة الطرف المذعن وهو المستأمن (م١٥١ مدنى) .

٦٠٢- **انتقال الوثيقة** : تكون وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن أو لأمره أو لحاملها (م ٣٤٣ فقرة ١) . وتختلف طرق انتقال وثيقة التأمين باختلاف شكل الوثيقة ذاتها .

فإذا كانت وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن ، وهذا هو الغالب فى التأمين على السفينة ، وأريد نقل الحقوق الناشئة عنها ، فلا مفر من إجراء تعديل فى الوثيقة يعتبر فى الواقع بمثابة تأمين جديد لاتنازلاً عن التأمين الأصلى ، أو اتباع طريق حوالة الحق بإعلان الحوالة للمؤمن أو قبوله لها .

وإذا كانت وثيقة التأمين إذنية ، وهذا هو الغالب فى التأمين على البضائع ، فإن الوثيقة تتداول بطريق التظهير مع سند الشحن الذى يكون للإذن فى العادة .

وقد تكون وثيقة التأمين لحاملها ، وحينئذ تتداول بطريق التسليم ، على أن من النادر أن تتخذ الوثيقة هذا الشكل .

ويلاحظ أن للمؤمن أن يتمسك قبل حامل الوثيقة ولو كانت إذنية أو لحاملها بالدفوع التى يكون له أن يتمسك بها قبل المستأمن الأصلى ، وذلك لأن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية خاصة بالأوراق التجارية وحدها وليست وثيقة التأمين من قبيل هذه الأوراق ، لأنها أداة ضمان لا أداة ائتمان . ولأن اشتمال الوثيقة على شرط الإذن أو الحامل إنما يقصد به التعديل فى الشكل الذى تحصل به حوالة الحق لا التعديل فى أحكامها . ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع فى مواجهة الحامل ببطلان عقد التأمين بسبب كتمان المستأمن أو تقديمه بيانات غير صحيحة . وقد اعتنق المشرع المصرى هذا الاتجاه ، ونص فى المادة ٣٤٣ فقرة ٣ على أن « يكون لحامل الوثيقة الشرعى الحق فى المطالبة بالتعويض . وللمؤمن أن يحتج فى مواجهته بالدفوع التى يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها » .

الفصل الثانى
الأموال المؤمن عليها

٦٠٣- الأصل أن كل مال معرض للأخطار البحرية يجوز أن يكون محلا للتأمين البحرى (٣٤٥). بيد أن التقنين البحرى القديم استثنى من هذا الأصل العام بعض أموال يمتنع التأمين عليها ، فحظر التأمين على أجرة البضائع المشحونة فى السفينة أو على الربح المأمول حصوله منها أو أجر الملاحين أو على المبالغ المقترضة قرضا بحريا أو على الأرباح البحرية التى تنتج من المبالغ المقترضة قرضا بحريا (م١٩٠) .

وسند الشارع فى هذا الاستثناء أن التأمين البحرى عقد تعويض يهدف الى جبر مالحق المستأمن من خسارة وافتقار وما نقص من ذمته بفقد المال المؤمن عليه فحسب ، ولكنه لايكفل للمستأمن ما فاته من ربح وإثراء.ولاتسلم فكرة الشارع هذه من النقد . وذلك لأن المقصود بأن التأمين عقد تعويض هو تعويض الضرر الذى يلحق المستأمن كاملا من جراء تحقق الحادث . ولاشك فى أن هذا الضرر يشمل مالحق المستأمن من خسارة ومافاته من كسب (م ٢٣١ مدنى). فلا يكفى أن يحصل المستأمن على قيمة الشيء الهالك ، بل يجب أن يوضع فى المركز الذى كان سيشغله فيما لو لم يهلك هذا الشيء . أما أن يفيد المستأمن من تحقق الخطر وأن يكون بعد تحققه فى مركز أحسن من المركز الذى سيكون فيه فيما لو لم يقع الخطر فهذا هو المحظور والممنوع فحسب ، وهذا هو المقصود بأن التأمين عقد تعويض . ولذلك أجاز التقنين البحرى الجديد التأمين على جميع الأموال المعرضة للأخطار البحرية دون استثناء (م ٣٤٥) .

ويتفرع عن أن التأمين البحرى عقد تعويض عدم جواز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته، وعدم جواز التأمين على الشيء الواحد بمقتضى عقود متعددة بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه ، حتى لايثرى المستأمن من وراء تحقق الخطر ووقوع الحادث المؤمن منه .

وقد لاتتضمن وثيقة التأمين تحديداً للأشياء المؤمن عليها (البضائع) فتعرف بالوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك .

ولذلك فإننا سنتكلم عن الأموال التى يجوز التأمين عليها، وإعادة التأمين، والتأمين من المسئولية، وتعدد التأمينات ، وتقويم الأموال المؤمن عليها ، والوثيقة العائمة .

الفرع الأول

الأموال التى يجوز التأمين عليها

٦٠٤- **السفينة** : تأتى السفينة على رأس الأموال التى يجوز التأمين عليها. ولايقتصر التأمين على السفينة على جسم السفينة فحسب ، بل يشمل ملحقاتها كذلك أى الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها .

ويجوز التأمين على السفينة وهى فى دور البناء . ويضمن المؤمن فى هذه الحالة فضلا عن المخاطر البحرية التى تتعرض لها السفينة بعد إنزالها فى البحر حتى تسليمها للمجهز ، المخاطر التى تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ، ومخاطر إنزال السفينة فى البحر .

ولمالك السفينة أن يؤمن على مصروفات الملاحة كالوقود و وأغذية الطاقم والركاب ، وأجور رجال الطاقم .

٦٠٥- **البضائع المشحونة** : يجوز التأمين على البضائع المشحونة أيا كان نوع هذه البضائع . وتشبه بالبضائع من حيث جواز التأمين عليها أمتعة المسافرين والأسماك التى توجد على ظهر سفن الصيد .

ولم يكن التشريع المصرى يجيز التأمين على الربح المأمول حصوله من البضاعة ، إذ يمتنع على الشاحن فى نظره أن يصيب مغنماً من وراء التأمين . وقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الحظر وأجازت التأمين على الربح المأمول ، استناداً إلى أنه يجب تعويض المستأمن عن الضرر الذى يلحقه كاملاً، والتعويض الكامل يجب أن يكون معادلاً تماماً للضرر الواقع والربح الفائت طبقاً للقواعد العامة .وهو ما أخذت به المادة ٣٩٠ بحرى جديد .

٦٠٦- **أقساطالتأمين** : يجوزللمستأمن أن يؤمن على أقساط التأمين. على أن هذا النوع من التأمين نادر الوقوع ، اللهم إلا فى حالة الحرب البحرية

نظراً لإرتفاع أقساط التأمين على مخاطر الحرب .

والحكمة من إجازة التأمين على أقساط التأمين أن هذه الأقساط عرضة لمخاطر البحر .فلو فرضنا أن التأمين عقد بمبلغ ١٠٠٠ جنيه وكان سعر التأمين ١٠ ٪ فإن المستأمن يدفع ١٠٠ جنيه قسطاً للتأمين . وإذا تحقق الخطر فإن المستأمن يقبض ١٠٠٠ جنيه ولكنه قد دفع ١٠٠ جنيه نظير قسط التأمين فيكون ما حصل عليه فى الحقيقة ٩٠٠ جنيه ، وبذلك تلحقه خسارة قدرها ١٠٠ جنيه . ولذلك أجيز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين ، وإذا تابع المستأمن التأمين على الأقساط فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريبا.

الفرع الثانى
إعادة التأمين

٦٠٧- **تعريف** : إعادة التأمين هو التأمين الذى يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذى يلتزم بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر والذى لايخرج عن كونه قيمة معرضة لأخطار الملاحة البحرية .

وتظهر الفائدة التى تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قسط إعادة التأمين يكون أقل من قسط التأمين الأول . فإذا كان قسط التأمين ١٠ ٪ فإن قسط إعادة التأمين يكون حوالى ٧ أو ٨ ٪ بحيث يتبقى للمؤمن الأول أو المؤمن المباشر ربح قدره ٣ أو ٢ ٪ . وعلة ذلك أن المؤمن الثانى أو معيد التأمين يتحمل مصروفات ونفقات أقل من تلك التى يتحملها المؤمن المباشر. فالمؤمن المباشر عليه أن ينفق مبالغ كبيرة فى الإعلان والسمسرة ، كما يجب أن يكون له وكلاء ومكاتب فى الموانى المختلفة للبحث عن المجهزين والشاحنين والتعاقد معهم. أما معيد التأمين فليس فى حاجة إلى كل هذه النفقات إذ يكفيه أن يرسل منشورا إلى المؤمنين وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة ، ويجعل قسط إعادة التأمين أقل من قسط التأمين نفسه .

هذا الى أن أنظمة شركات التأمين تحدد مبلغا معينا يكون حدا أقصى لايصح تجاوزه فى التأمين على خطر واحد . فإذا عقدت الشركة تأمينا بمبلغ

يجاوز هذا الحد الأقصى حتى لاتفوّت على نفسها صفقة رابحة ، فإنها تلجأ إلى شركة أخرى للتأمين على الفائض . فلو فرضنا أن السفينة أمن عليها بمبلغ مليون جنيه ، وكان الحد الأقصى للتأمين لدى المؤمن ٥٠٠ ألف جنيه ، فإنه يؤمن على الخمسمائة ألف جنيه الثانية لدى مؤمن آخر ، مما يسمح للمؤمن بالاحتفاظ بعملائه والظهور أمامهم بمظهر المؤمن الوحيد . وقد يلجأ المؤمن الأصلى لإعادة التأمين لدى أكثر من مؤمن . وعملية إعادة التأمين ذائعة فى العمل ومركزها الرئيسى فى لندن . وتتولاها هناك بوجه خاص جماعة اللويدز.

ولابد من التمييز بين صورتين من إعادة التأمين :

(١) فقد ترد إعادة التأمين على تأمين منفرد . وهذه الصورة هى أقدم صور إعادة التأمين وأكثرها بساطة ، وقد زالت فى العمل .

(٢) وقد تأخذ إعادة التأمين صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التى يتحملها المؤمن ، بمعنى أنه يطبق بطريقة آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التى يبرمها المؤمن المباشر ، وهى الصورة المستعملة اليوم .

٦٠٨- **طبيعة عقد إعادة التأمين وآثاره** : وعقد إعادة التأمين ما هو إلا عقد تأمين يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المستأمن ويقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن ، ويخضع لنفس القواعد التى يخضع لها عقد التأمين .

ويترتب على عقد إعادة التأمين أن للمؤمن المباشر أن يطالب معيد التأمين بتعويض التأمين إذا أثبت قيامه بدفع التعويض للمستأمن الأصلى أو على الأقل إذا أثبت التزامه بدفعه .

وليست هناك أدنى علاقة قانونية بين المستأمن الأصلى ومعيد التأمين نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلى عن عقد إعادة التأمين. وتفريعا على ذلك يمتنع على المستأمن الأصلى الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التأمين . على أنه يجوز الاتفاق فى عقد التأمين الأصلى على تنازل المؤمن عن تعويض إعادة التأمين للمستأمن .

الفرع الثالث
التأمين من المسئولية

٦٠٩- من الذائع القول بأن التأمين البحرى هو تأمين أشياء يهدف أساساً الى ضمان السفن أو البضائع المنقولة بحراً من الخسائر والأضرار المادية التى تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها . وهذه النظرة مردّها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرون فى نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التى تتعرض لها السفن والبضائع ، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسئولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه .

ويفسر هذا الوضع بالتشريع القديم المستمد من التقنين البحرى المصرى لسنة ١٨٨٣ الملغى وبخاصة أحكام المادة ٣٠ التى تجيز لمالك السفينة أن يتخلص من مسئوليته بترك السفينة والأجرة . فإذا كان لمالك السفينة أن يبرأ من ديونه بترك السفينة والأجرة لدائنيه ، فليس ثمة ما يدعو الى التأمين من المسئولية المدنية. فالحماية توجد فى التشريع ذاته ، فلاحاجة معها للبحث عن ضمان التأمين .

ولما اعتنقت مصر نظام التحديد الجزافى للمسئولية وفقا لاتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية لعام ١٩٧٦ ، فقد تغير الوضع المتقدم وعرض التقنين البحرى المصرى الجديد للتأمين من المسئولية فى المواد من ٣٩٧ الى ٤٠٠ .

وفى حالة التأمين من المسئولية - كما تقول المادة ٣٩٧ - لايجوز للمستأمن الرجوع على المؤمن إلا إذا وجّه الغير المتضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المستأمن ، ويكون التزام المؤمن فى حدود ما يلتزم المستأمن بأدائه من تعويض .وإذا كان محل التأمين من المسئولية تعويض الأضرار المادية التى تحدثها السفينة بالغير فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان المبلغ المؤمن به بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة لايكفى لتعويض الضرر (م ٣٩٨) . وإذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسئولية التزم كل مؤمن على حدة عن كل حادث فى حدود المبلغ المبين فى وثيقة التأمين الخاصة به وإن تعددت الحوادث ، على أن لايجاوز

مجموع ما يحصل عليه المستأمن قيمة الضرر اللاحق به (٣٩٩) . ويجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأمينا لضمان مسئوليته عن الأضرار التى تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو الإصلاح ، وتسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحرى إذا اتفق على ذلك (م ٤٠٠) .

ومن رأينا أن يضاف إلى هذه المواد مادة جديدة برقم ٤٠١ تقرر للمتضرر حقا مباشراً فى مطالبة المؤمن بالتعويض عن الضرر الذى يسأل عنه قبل المستأمن. وذلك لعدم وجود نص عام فى التشريع المصرى يقرر هذا الحق بوجه عام بحيث يغنى عن وضع نص خاص فى التأمين البحرى . هذا مع ملاحظة أن هذا الحق المباشر مقرر أيضاً فى التأمين على حوادث العمل ، وفى التأمين الإجبارى على المسئولية الناشئة عن حوادث السيارات .

الفرع الرابع
تعدد التأمينات

٦١٠- **حظر التأمين المتعدد** : التأمين عقد تعويض يضمن للمستأمن جبر ما يلحقه من ضررفحسب ، ولكن يمتنع أن يكون وسيلة للإثراء وتحقيق الربح . وتفريعا على هذا المبدأ يحظر على المستأمن التأمين على نفس الشيء مرتين أو أكثر حتى لايحصل على تعويض يجاوز مالحقه من ضرر، وحتى لايفيد من تحقق الخطر ووقوع الحادث .

والمحظور هو التأمين على نفس الشيء عدة مرات ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه . وعلى هذا يجوز للشخص أن يؤمن على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه ، وهذا ما يسمى بالتأمين المشترك ،وهو ما يحصل عادة فى التأمين على السفن نظراً لارتفاع قيمتها. وقد عرضت لهذه الصورة المادة ٣٥١ إذ تنص على أنه كان الخطر مؤمنا عليه فى عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته فى مبلغ التأمين بغير تضامن بينهم . كما يجوز التأمين على نفس الشيء عدة مرات بكامل قيمته ضد أخطار مختلفة ، كأن يؤمن عليه ضد أخطار البحر العادية لدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر .

٦١١- **آثار التأمين المتعدد** : وإذا أمن على نفس الشيء بكامل قيمته ضد نفس الأخطار لدى مؤمنين مختلفين بحيث يزيد مجموع مبالغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه ، فماذا يكون الحكم ؟ يميز التقنين البحرى فى هذا الصدد بين ما إذا كان المستأمن حسن النية أم سيء النية .

١- فإذا تعددت التأمينات على الشيء الواحد وكان المستأمن حسن النية، كأن يؤمن على البضاعة من وكيل بالعمولة ثم يؤمن عليها من مالكها جاهلا التأمين الذى عقده الوكيل ، وكأن يقوم المشترى « فوب » بالتأمين على البضائع ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك ، فتقضى المادة ٣٥٢ فقرة ١ بحرى بأن عقود التأمين جميعها تكون صحيحة وينتج كل منها آثاره بنسبة مبلغ التأمين الذى يلتزم به كل من المؤمنين المتعددين الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه بغير تضامن بينهم. ويستند هذا الحكم الى أنه ليس فى هذه العقود أى سبب للبطلان ، وأن قصد الشارع يتحقق بمنع المستأمن من أن يحصل على تعويضات يزيد مجموعها على قيمة الشيء المؤمن عليه . وكان التقنين البحرى الملغى (م ٢٠١) يأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التأمين الأول صحيحا ، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلة . على أنه ليس ثمة مانع من الاتفاق على الأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ أو اشتراط تضامن المؤمنين لأن حكم المادة ٣٥٢ فقرة ١ لايتعلق بالنظام العام .

٢- أما إذا كان المستأمن سيء النية يعقد تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لايجاوز القسط الكلى للتأمين (م ٣٥٢ فقرة ٤) .

الفرع الخامس
تقويم الأموال المؤمن عليها

٦١٢- التأمين عقد تعويض يرمى الى تعويض المستأمن عن الضرر الذى يلحقه من جراء تحقق الخطر . ولذلك يجب ألا يزيد مبلغ التأمين المشترط فى

العقد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، حتى لايحقق المستأمن ربحا من التأمين، وحتى لاتكون له مصلحة فى وقوع الحادث وتحقق الخطر .

وإذا كان الأصل أن يكون المبلغ المؤمن به مساويا لقيمة الشيء المؤمن عليه ، إلا أنه قد يكون أعلى من هذه القيمة أو أقل منها ، فماذا يكون الحكم في هذه الفروض ؟ هذا ما سنعالجه فيما يلى بعد أن نعرض لكيفية تقويم الأشياء المؤمن عليها .

٦١٣- **تقويم السفينة** : لما كان التأمين يرمى إلى وضع المستأمن فى نفس المركز الذى كان فيه قبل وقوع الحادث وتحقق الخطر ، فكان لزاما أن تقدر السفينة بحسب قيمتها قبل الحادث مباشرة . بيد أنه نظرا لتعذر معرفة قيمة السفينة يوم الحادث ،فقد استقر الرأى على أن العبرة بقيمة السفينة وقت بدء سريان المخاطر أى فى بداية السفر . وبهذا الحكم يأخذ التشريع اللبنانى (م ٣١٤ فقرة ٢ بحرى) .

٦١٤- **تقويم البضائع** : تقضى المادة ٣٩٠ بأنه لايجوز أن يجاوز مبلغ التأمين على البضائع أعلى المبالغ الآتية :

(أ) ثمن شراء البضاعة ، أو سعرها الجارى فى وقت الشحن ومكانه مضافا إليه مصروفات نقلها إلى ميناء الوصول والربح المتوقع .

(ب) قيمة البضاعة فى تاريخ الوصول أو فى التاريخ الذى كان يجب وصولها فيه فى حالة هلاكها .

(ج) ثمن بيع البضاعة فى حالة بيعها من المستأمن .

٦١٥- **القيمة المتفق عليها** : جرى العمل فى التأمين على السفينة على أن يتقدم المستأمن بتقويم للسفينة المؤمن عليها، ويقبل المؤمن هذه القيمة ، فتسمى بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها . ويفسر هذا الوضع بصعوبة تقويم السفينة تقويما دقيقاً بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات ، وأنه من الميسور تكوين فكرة دقيقة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، كما أن التغير فى قيمة السفينة طوال سريان التأمين لايسمح للمجهز بملاحقته وتعديل قيمة التأمين تبعاً لذلك .

وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمستأمن بما فيها المؤمن ومصروفات التجهيز (م ٣٨٢ فقرة ٢) . وبمعنى آخر فإنه من غير الجائز التأمين بصفة منفصلة على الملحقات المملوكة للمستأمن. وكل تأمين أيا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمستأمن وحدها يترتب عليه فى حالة الهلاك الكلى أو الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات (م ٣٨٢ فقرة ٣) .

والاتفاق على قيمة السفينة له من غير شك قوته الملزمة بين المؤمن والمستأمن إعمالا لإرادة المتعاقدين ، فلا تجوز المنازعة فيها ولا يستطيع المستأمن أن يطالب بأكثر من القيمة المتفق عليها إذا كانت الخسارة التى لحقته أكثر منها . ومع ذلك يجب عدم إغفال قاعدة أن التأمين البحرى عقد تعويض ، وهى قاعدة متعلقة بالنظام العام لايجوز للاتفاقات الخاصة أن تخرج عليها أو تعدل منها . ولذلك يجوز للمؤمن فى حالة المغالاة عن غش وتدليس من المستأمن فى قيمة السفينة ، إثبات القيمة الحقيقية للسفينة وطلب إبطال العقد مع استحقاقه لقسط التأمين. كما أن القيمة المتفق عليها يقتصر أثرها على العلاقة بين المؤمن والمستأمن ولا أثر لها تجاه الغير الذى لايعتد إلا بالقيمة الحقيقية للسفينة . وعلى أساس من هذه القيمة تحسب نسبة مساهمة السفينة فى الخسارات المشتركة وحصتها فى مكافأة الإنقاذ . وفى ذلك تنص المادة ٣٨٢ فقرة ١ «مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٣٤٩ من هذا القانون إذا اتفق فى عقد التأمين على قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فيها إلا فى حالة الإسهام فى الخسارات المشتركة أو مصروفات الإنقاذ وفقا للمادة ٣٣٦ من هذا القانون» .

٦١٦- **التأمين على الشيء بأكثر من قيمته** : إذا غالى المستأمن فى تقويم الشيء المؤمن عليه ، وعقد التأمين بمبلغ يزيد على قيمة الشيء الحقيقية ، فيجب التمييز بين ما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها .

١- فإذا كان المستأمن حسن النية وغالى فى تقويم الشيء المؤمن عليه خطأ ، فتنص المادة ٣٤٩ فقرة ١ على أن عقد التأمين يكون صحيحاً فى حدود قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية باطلا بالنسبة الى الزيادة . ولايأخذ المؤمن

قسط التأمين على هذه الزيادة فى القيمة ، ولكن له أن يطالب بالتعويض عند الاقتضاء .

٢- أما إذا ثبت حصول غش أو تدليس من المستأمن فى التقويم بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض أعلى من قيمة الشيء المؤمن عليه ، فيجوز للمؤمن طلب إبطال العقد ، ويحق له استيفاء كامل القسط على سبيل التعويض (م٣٤٩ فقرة ١)

٦١٧- **التأمين على الشيء بأقل من قيمته** : قد يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء للمؤمن عليه ، وهذا ما يسمى بالتأمين الجزئي . إذ قد يجد المستأمن مصلحته فى دفع قسط أقل ، نظراً لأن القسط يحسب على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه . كما أن المؤمن يتجنب وقت الحادث دفع تعويض مساوٍ للضرر اللاحق بالمستأمن . ولا تثير هذه الصورة أدنى صعوبة إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكا كليا إذ لايلتزم المؤمن بأن يدفع أكثر من مبلغ التأمين . فلو فرضنا أن قيمة الشيء المؤمن عليه ١٠٠٠ جنيه ، وأمن عليه بمبلغ ٦٠٠ جنيه ، فإن المؤمن لا يدفع إلا هذا المبلغ الأخير فحسب .

إنما إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكا جزئيا ،فقد استقر القضاء على أن المؤمن لايلتزم بأن يدفع من مبلغ التأمين إلا ما يعادل النسبة بين هذا المبلغ والقيمة الكلية للشيء المؤمن عليه وقت الحادث ، وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية. ففى المثل السابق تكون هذه النسبة $\frac{٦}{١٠}$. فلو فرض أن الضرر الذى لحق الشيء المؤمن عليه قدره ٣٠٠ جنيه فإن المؤمن لايلزم بأن يعوض المستأمن عن هذا الضرر جميعه ، بل يدفع $\frac{٦}{١٠}$ من هذا الضرر أى ١٨٠ جنيها .

وأساس قاعدة النسبية هو أنه فى حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته ، يعتبر المستأمن مؤمنا لنفسه بالفرق ،ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذى أمنه . وقاعدة النسبية لاتتعلق بالنظام العام ، ولذلك يجوز بشرط صريح فى العقد الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل إذا لم يجاوز الضرر مبلغ التأمين ويلاحظ أنه لامحل لتطبيق قاعدة النسبية فى حالة القيمة المتفق عليها للسفينة ، إذ أنها تعتبر مساوية بالاتفاق للقيمة الحقيقية للسفينة

الفرع السادس
الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك

٦١٨- **تعريف** : قد يضمن المؤمن فى حدود مبلغ معين جميع البضائع التى يقوم المستأمن بشحنها خلال فترة معينة . كأن يؤمن تاجر بالاسكندرية على جميع البضائع التى يستوردها أو يصدرها خلال ستة فى حدود مبلغ معين. وتسمى وثيقة التأمين فى هذه الحالة بالوثيقة العائمة floating policy نظراً لأنها لاتتضمن تحديداً للأشياء المؤمن عليها . كما تسمى أيضا بوثيقة الاشتراك لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن .

وقسط التأمين فى الوثيقة العائمة لايمكن أن يكون محدداً وقت إبرامها ، بل هو يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التى تشحن خلال الفترة المحددة . ولذلك يلتزم المستأمن بأن يرسل للمؤمن إخطاراً بكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة ، ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة .

٦١٩- **مزايا الوثيقة العائمة** : والوثيقة العائمة ذائعة عملا ومستعملة بوجه عام فى عمليات التصدير والاستيراد ، حيث يؤمن على البضائع التى تصدر أو تستورد خلال فترة معينة قبل القيام بشحنها ومعرفة نوعها وقدرها وقيمتها . والوثيقة العائمة ،فضلا عن ذلك ، تعفى الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل رسالة بحرية اكتفاء بتقديم إخطار للمؤمن عن كل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة مما يترتب عليه قصد كبير فى الوقت والنفقات .

وغالباً ما تقترن الوثيقة العائمة بشرط التأمين لمصلحة شخص غير معين[1] . إذ جرت عادة أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عائمة تشمل كافة البضائع التى يقومون بشحنها خلال فترة معينة لمصلحة شخص غير معين ، ثم يعرضون على الشاحنين الإفادة من هذا التأمين نظير مبلغ يضاف الى أجرة النقل .

٦٢٠- **إخطار المؤمن** : للمؤمن مصلحة واضحة فى معرفة البضاعة التى يغطيها التأمين بمجرد شحنها ، حتى يعرف مدى الأخطار التى يتعرض لحملها

(١) أنظر ما سبق بند ٥٨٩

من جهة وحتى يتمكن من تحديد قسط التأمين من جهة أخرى .

ولذلك يلتزم المستأمن بتقديم إخطار للمؤمن يبين فيه اسم السفينة الناقلة والرحلة التى تقوم بها ومقدار البضاعة المشحونة فيها وقيمتها . ويحدد العقد الميعاد الذى يجب أن يقدم الإخطار خلاله . وإذا لم يحدد هذا الميعاد وجب تقديم الإخطار فى أقرب وقت ممكن .

ويلتزم المستأمن بأن يقدم للمؤمن إخطاراً بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير خلال المدة التى يسرى فيها التأمين . وقد قصد بهذا الحكم الى درء الغش وحماية المؤمن . ذلك أن جميع البضائع لاتتعرض لنفس الأخطار ، مما يخشى معه أن يقتصر المستأمن على تخصيص البضائع التى تتعرض لأخطار جسيمة للوثيقة العائمة . أما البضائع الأخرى التى تتعرض لأخطار بسيطة فلا يقدم المستأمن إخطاراً عنها ويؤمن عليها لدى مؤمن آخر نظير قسط أقل من قسط الوثيقة العائمة. ولايحق للمؤمن – من جهة أخرى – أن يرفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها ،بل يلتزم بقبول البضائع جميعها .

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام ، أى إذا لم يصرح بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير ، فيجوز للمؤمن فسخ العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة ، كما يحق له استيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها .

ويلاحظ أن آثار عقد التأمين لاتتوقف فى ترتبها على تقديم الإخطار . بل إنها تترتب قبل تقديم الإخطار بمجرد شحن البضائع وتعرضها للخطر . ولذلك يجوز تقديم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل ، حتى ولو كان المستأمن على علم به ، دون أن يعتبر ذلك استثناء يرد على القاعدة التى تقضى ببطلان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها .

ومع ذلك كان الإخطار متعلقا ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير ، فلا يكون له أثر إذا قدم بعد تحقق الخطر . وقد قصد بهذا الاستثناء تفادى غش طالما أثار شكوى المؤمنين وعاق سير الوثيقة العائمة ، إذ يحصل أن الغير المستفيد

من الوثيقة وهو أجنبى عن العقد مجهول من المؤمن لايطلب من المستأمن موقع الوثيقة أن يقدم إخطاراً عن البضاعة إلا بعد هلاكها . أما إذا وصلت البضاعة سالمة فلا يطالب بتقديم إخطار عنها حتى لايدفع قسط التأمين ، وليس فى هذا شىء من الاحتمال أو حسن النية وهما قوام عقد التأمين .

وقد أخذ التقنين البحرى المصرى الجديد بالأحكام المتقدمة فى المواد ٣٩٣ و٣٩٤ و٣٩٥ منه .

٦٢١-طبيعة الوثيقة العائمة : ولما كانت الوثيقة العائمة لاتتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها ،فقد يقال إنها لاتعدو أن تكون مجرد وعد بالتأمين يلزم المؤمن بالتأمين على البضائع التى يقوم المستأمن بشحنها . بيد أن هذا القول غير صحيح . فالوثيقة العائمة هى عقد تأمين نهائى ملزم لطرفيه بمجرد إبرامه . كل ما هنالك أن محل العقد غير محدد وقت إبرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد . ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن [1] . أما الإخطار الذى يقدمه المستأمن بحصول الشحن فليس هو الذى يتحقق به تحديد البضاعة ، وكل ما يقصد به هو تمكين المؤمن من حساب قسط التأمين وفقاً لمقدار البضاعة المشحونة وطبيعتها .

ومن رأينا أن التزامات كل من المؤمن والمستأمن فى الوثيقة العائمة تنعقد معلقة على شرط موقف هو وجود شحنات فى المستقبل . وينتج عن هذا أنه ليس للمستأمن أن يخصص هذه الشحنة للوثيقة أو لايخصصها ،بل يلتزم بأن يخصص كل الشحنات للوثيقة العائمة حتى لايصبح الشرط إرادياً محض ينبنى عليه بطلان الالتزام .

---

(١) نقض فرنسى ٥ نوفمبر ١٩٥١ D.M.F. ١٩٥٢-١٢٩ .

الفصل الثالث
الأخطار المؤمن منها(١)

٦٢٢- محل عقد التأمين هوضمان المستأمن من الضررالذى يلحقه من جراء تحقق خطر بحرى . فالخطر البحرى إذن هو ركن جوهرى فى عقد التأمين البحرى يترتب على انتفائه بطلان العقد . ويمكن تعريف الخطر بوجه عام بأنه الحادث الذى يحتمل وقوعه للشىء المؤمن عليه . على أن الخطر الذى يأخذه المؤمن على عاتقه يعرّف من جهه بطبيعة الضرر كالهلاك الكلى أو التلف أو التأخر أو إنفاق مصروفات . كما يعرّف من جهة أخرى بسبب هذا الضرر كالغرق أو التصادم . ولايسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق فى الزمان والمكان المتفق عليهما فى العقد .

ولذلك نتكلم تباعا عن الخطر البحرى ، وضرورة الخطر ، وطبيعة الأخطار ، وسبب الأخطار ، و زمن الأخطار و مكانه .

الفرع الأول
الخطر البحرى

٦٢٣- **تعريف الخطر البحرى** : التأمين البحرى هو الذى يكون محله ضمان خطر بحرى . ويعرّف الخطر البحرى بأنه الحادث الذى يحتمل وقوعه للشىء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية . وتنص المادة ٣٤٠ من التقنين البحرى التى افتتح بها المشرع الباب الخامس المتعلق بالتأمين البحرى على أن « تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية » . ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث فى البحر أثناء رحلة بحرية ، أى أن تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر .

وعلى هذا فالأخطار التى لاتحدث فى البحر خلال رحلة بحرية لاتكون محلا لتأمين بحرى . ولايعتبر خطراً بحريا بل خطراً بريا لايسأل عنه المؤمن

(١) انظر رسالة الدكتور محمود سمير الشرقاوى « الخطر فى التأمين البحرى » القاهرة ١٩٦٤ ، طبعة ١٩٦٦ .

البحرى الحوادث التى تقع على البحر أو فى الموانى .

ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحرى لمجرد أنه يرد على منشأة مخصصة للملاحة البحرية لها الوصف القانونى للسفينة . والسفينة قيد الإنشاء محل لتأمين بحرى باعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة . أما التأمين على البضائع فليس له بمجرده الطابع البحرى ، بل يجب أن تكون البضائع محلا لنقل بحرى رئيسى حتى يكتسب التأمين طابع التأمين البحرى .

٦٢٤- امتداد التأمين البحرى الى الأخطار البرية : ومع ذلك فيمكن أن يغطى التأمين البحرى ، فضلا عن الأخطار التى تحصل خلال رحلة بحرية ، الأخطار البرية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية . وإنما يلزم لذلك نص صريح فى وثيقة التأمين .

فيجوز الاتفاق فى وثيقة التأمين البحرى على السفينة على أن يضمن المؤمن الأخطار التى تصيب السفينة فى الميناء أو أثناء رسوها ، أو خلال اجتيازها نهراً أو قناة أو أثناء وجودها فى حوض جاف بقصد إصلاحها .

كما يجوز الاتفاق فى وثيقة التأمين على البضائع على أن يضمن المؤمن البحرى الأخطار التى تلحق البضائع أثناء نقل برى أو نهرى أو جوى تابع للنقل البحرى . وتنص المادة ٣٨٩ على أنه « إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل برى أو نهرى أو جوى تابع [١] لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحرى خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك ».

وكثيراً ما تتضمن وثائق التأمين على البضائع شرطا بضمان المؤمن البحرى للأخطار التى تلحق البضائع من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه ، وهذا ما يعرف باسم « شرط من المخزن إلى المخزن » [٢] أو شرط « امتداد الضمان» [٣] وبمقتضى هذا الشرط يمتد ضمان المؤمن البحرى إلى الأخطار التى تلحق البضائع وتقع على البر قبل الشحن وبعد

(١) وردت كلمة «مكمل» فى النص ، ولكننا نفضل عليها كلمة «تابع » لأنها أدق فى الدلالة على المعنى المقصود .

(٢) Warehouse to Warehouse Clause

(٣) Extended Cover Clause .

التفريغ ، كأن تهلك البضائع على البر بحريق أو سرقة أو تتلف بسبب الرطوبة أو الأمطار أو الحرارة .

وامتداد التأمين البحري إلي الأخطار البرية علي النحو سالف الذكر يبرره أن هذه الأخطار ، ولو أنها ليست بطبيعتها أخطاراً بحرية ، إلا أنها في الواقع تابعة للنقل البحري ، ولذلك يجوز أن يضمنها التأمين البحري ، وأن تخضع لقواعد هذا التأمين .

وعلي ضوء ماتقدم يمكن تعريف الخطر البحري بأنه الخطر الذي يكون ناشئا عن الرحلة البحرية أو تابعا لها .

الفرع الثانى

ضرورة الخطر

٦٢٥- لايوجد عقد التأمين إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه . وتترتب على ذلك نتيجتان : الأولى ، أن الشيء المؤمن عليه يجب أن يكون معرضاً للخطر خلال الزمن الذى يسرى فيه التأمين . والثانية ، أنه يجب ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إبرام التأمين .

المبحث الأول

تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

٦٢٦- **بطلان التأمين لعدم تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر** :لايكفى لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطرفى ذاته ،بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر . ويحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر وقت إبرام العقد كما لو عقد التأمين بعد بدء السفر ، ولكن الغالب أن يبرم التأمين توقعا لخطر مستقبل وقبل التعرض له . أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر ، كان التأمين باطلا لانتفاء المحل .

وتقضى المادة ٣٤٦ فقرة (١) بأن « لاتقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان » . فليس من المقبول أن يظل المؤمن ملتزما

الى أجل غير محدد . ومن ثم تقررت مهلة شهرين تبدأ إما من تاريخ إبرام عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر . فإذا انقضت هذه المهلة انقضى عقد التأمين .فمن الضرورى إذن بدء العملية التى يعتزم المستأمن القيام بها فى الفترة المذكورة . وهذا ما يفسر الفقرة الثانية من ذات المادة التى تنص على أن هذا الحكم لايسرى على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى، لأن هذه الشحنة الأولى هى التى تعد بدءاً بالتنفيذ . بيد أن الحكم المتقدم لايتعلق بالنظام العام . فللمتعاقدين أن يحددا مهلة أخرى ، كما يمكن للمؤمن خلال المهلة أن يقبل امتداداً لها أو أن يرفض ذلك .ولكن المؤمن لايستطيع ، مثله فى ذلك مثل المستأمن ، أن يتخلص من التزامه قبل انقضاء الزمن المتفق عليه لبدء سريان الخطر .

٦٢٧- **إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر** : ويحصل إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر بكافة الطرق . ومن السهل إثبات تعرض السفينة المؤمن عليها للخطر بسجلات الميناء وبدفتر يومية السفينة. أما إثبات تعرض البضاعة المؤمن عليها للخطر فيكون عادة بسند الشحن. وهنا تظهر أهمية الحكم الذى قررته المادة ٢١٠ وبمقتضاه يكون سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة الى الغير.

المبحث الثانى

تحقق الخطر أو زواله قبل العقد

٦٢٨- **بطلان التأمين لتحقق الخطر أو زواله قبل العقد** : لايكفى لقيام العقد أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر ، بل يجب كذلك ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين ، وإلا كان العقد باطلاً لانعدام محله . وفى ذلك تقول المادة ٣٥٠ فقرة ١ « يقع باطلاً عقد التأمين الذى يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها ... » .

ولو طبقت القواعد العامة لكان التأمين باطلاً ولم جهل طرفاه هلاك الشيء المؤمن عليه أو وصوله قبل العقد . ولكن المشرع البحرى لم يأخذ فى تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادى ، بل أخذ بمعيار شخصى

مراعيا الصعوبة التى قد يوجد فيها أطراف العقد فى الإستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها وحصراً للقاعدة فى النطاق اللازم لدرء الغش وحماية المتعاقدين، فنصت المادة ٣٥٠ فقرة ١ على أن التأمين الذى يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها لايكون باطلاً إلا « إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذى يوجد به المؤمن له أو المؤمن » .

ويستفاد من هذا النص أنه إذا كان وجود الخطر عنصراً جوهرياً فى صحة عقد التأمين البحرى ، فإن هذا العنصر قد ينعدم من الناحية المادية ويوجد من الناحية المعنوية . وهذه هى الحالة التى لايوجد فيها خطر فعلى وإنما يقوم فقط فى ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد ويسمى بالخطر الظنى . بمعنى أن الخطر يتحقق فعلاً قبل إبرام العقد ولكن نبأه لايصل الى علم طرفى التأمين قبل إبرام العقد ، فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطى مخاطر لم تتحقق بعد .

ونظراً لصعوبة إثبات علم المؤمن أو المستأمن بوصول الشىء أو بهلاكه، فقد أقام القانون قرينة قانونية على هذا العلم بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن. وهى قرينة قاطعة لايجوز دحضها بالدليل العكسى ، لأنه يقصد بها تقرير بطلان تصرف قانونى .

٦٢٩- **التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة** : ويجوز للمتعاقدين استبعاد تطبيق القرينة القانونية المنصوص عليها فى المادة ٣٥٠ فقرة ١ والاتفاق على أن سوء نية المؤمن أو المستأمن لايفترض بل لابد من إقامة الدليل عليه وفقاً للقواعد العامة . وهذا ما يسمى التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة.وقد عرضت له المادة ٣٥٠ فقرة ٢ ومؤداها أنه إذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة ، وجب على المؤمن الذى يتمسك بالبطلان أن يقيم الدليل على سوء نية المستأمن وأنه كان يعلم شخصياً بهلاك السفينة أو البضاعة فى الوقت الذى أبرم فيه العقد ، وعلى العكس يجب على المستأمن الذى يحتج بالبطلان أن يثبت أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول الشىء المؤمن عليه .

ويعرف هذا النوع من التأمين فى إنجلترا بالتأمين على الشىء هالكاً أو غير هالك lost or not lost . ولاتوجد فى القانون الإنجليزى أية قرينة على العلم بالهلاك ، بل لابد من إثبات العلم .

الفرع الثالث

طبيعة الأخطار (الأضرار المضمونة)

٦٣٠- يمكن تقسيم الأخطار التى تلحق المستأمن أقساماً ثلاثة :

١- الأضرار أو الخسارات المادية التى تصيب السفينة أو البضائع .

٢- الخسارات النقدية أو النفقات الاستثنائية التى يدفعها المستأمن لتفادى الضرر أو للحدّ من أثره .

٣- التعويضات التى يلتزم المستأمن بدفعها للغير .

المبحث الأول

الأضرار أو الخسارات المادية

٦٣١- يضمن المؤمن البحرى فى الأصل الأضرار أو الخسارت المادية التى تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحرى مما يشمله التأمين (م ٣٥٣) . ومن ثم فإن المؤمن لايسأل عن الأضرار التى لاتعد أضراراً مادية تلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التى لاتؤثر فى العملية التجارية التى يجريها المستأمن (م ٣٥٩ هـ) .

وتنقسم الأضرار أو الخسارات المادية التى تلحق الشىء المؤمن عليه إلى خسارات مشتركة وخسارات خاصة . فالخسارات المشتركة هى الخسارات الناشئة عن تضحية اختيارية يقوم بها الربان قصداً للمنفعة المشتركة ودرءاً لخطر تتعرض له الرحلة البحرية (م ٣١٩) ، وهذه الخسارات يشترك المجهز والشاحنون فى تحملها . أما الخسارات الخاصة فهى التى لاتتوافر فيها شروط الخسارات المشتركة . وهذه الخسارات يتحملها مالك الشىء المتضرر [١] .

---

(١) إنظر ما سبق بند ٥٣٧ وما بعده .

وتنقسم الخسارةالخاصة ، وفقاً للنظام الإنجليزى للخسارات المعمول به فى كثير من البلاد ومنها مصر ، الى خسارة كلية وخسارة جزئية .

والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية فعلية وهى هلاك الشىء المؤمن عليه هلاكاً تاماً كغرق السفينة أو البضائع أو احتراق البضائع عن آخرها ، أو تلف الشىء المؤمن عليه بحيث يفقد ذاتيته كتحجر الأسمنت لاختلاطه بماء البحر ، أو حرمان المستأمن من حيازة الشىء المؤمن عليه حرماناً تاماً كالاستيلاء على السفينة أو البضائع . وقد تكون الخسارة الكلية خسارة كلية حكمية أو تقديرية إذا كان إصلاح الشىء المؤمن عليه من الخسارة الكلية الفعلية يتطلب نفقات تجاوز قيمته .

أما الخسارة الجزئية فهى هلاك جزء من الشيء المؤمن عليه أو تلفه ، وهو المعنى المقصود بعبارة الخسارة الخاصة عند إطلاقها . ومن الأمثلة على الخسارة الجزئية تلف البضاعة نتيجة دخول مياه البحر فى عنابر السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية .

٦٣٢- **شروط الإعفاءات** [1] : من النادر أن يبرم عقد تأمين يضمن جميع الأخطار والأضرار التى يتعرض لها الشىء المؤمن عليه ، بل جرت العادة على إعفاء المؤمن من ضمان بعض الأخطار والخسائر أو الإعفاء من التعويض إذا لم يبلغ الضرر اللاحق بالشىء المؤمن عليه قدراً معيناً (٣٪ أو ٥٪) ، وتنقسم شروط الإعفاءات الى ثلاثة أنواع رئيسية : (١) شرط ضمان جميع الخسارات ، (٢) شرط ضمان الخسارة الخاصة ، (٣) شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة .

٦٣٣- **شرط ضمان جميع الخسارات** All Risks Clause : بمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن جميع الخسارات التى تلحق الشىء المؤمن عليه ، عدا الأخطار التى استبعدت صراحة فى الوثيقة . ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً لهذا الشرط ، فإن المؤمن يضمن الخسارة التى لحقت الشىء المؤمن عليه كاملة دون خصم أية نسبة مئوية من التعويض المستحق للمستأمن .

---

(١) أنظر رسالة الدكتور ثروت عبد الرحيم « الإعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى » القاهرة ١٩٦٦ .

٦٣٤- شرط ضمان الخسارة الخاصة With Average Clause (W.A.): وبمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن الخسارة الخاصة بشرط أن تتجاوز النسبة المبينة فى الوثيقة (٣٪ أو ٥٪ مثلاً) . ويضمن أيضاً الخسارة المشتركة ، والخسارة الخاصة ولو لم تبلغ نسبة الإعفاء فى حالة جنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها .

٦٣٥- شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة Free Particular Average (F.P.A.) : بمقتضى هذا الشرط يضمن المؤمن الخسارة المشتركة والخسارات الناشئة عن الحوادث التى تجيز الترك ، ولكنه يعفى من الخسارات الخاصة .

وقد يضاف إلى هذا الشرط عبارة بمقتضاها لايضمن المؤمن الخسارة الخاصة إلا إذا كانت ناشئة عن أحد الأخطار المذكورة على سبيل الحصر ، وهى فى العادة الجنوح والغرق والحريق وبغض النظر عن نسبة المسموحات . ويسمى هذا الشرط « شرط الإعفاء من الخسارة الخاصة ماعدا Free Particular Average Unless » .

المبحث الثانى

الخسارات النقدية

٦٣٦- يتحمل المؤمن أيضاً النفقات الاستثنائية أو غير العادية التى يدفعها المستأمن لتفادى الضرر أو للتخفيف من أثره فى الحالات التى يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر ، إذ أن هذه النفقات يفيد منها المؤمن لما تؤدى إليه من التخفيف من مسئوليته عن ضمان الشيء المؤمن عليه .

وتطبيقاً لذلك إذا كان التأمين يغطى خطر الحرب ، فإن المؤمن يلزم بكل النفقات التى تكون نتيجة لهذا الخطر كنفقات التفريغ فى ميناء الالتجاء والتخزين وإعادة الشحن وزيادة الأجرة التى دفعت لسفينة أخرى [1] . وإذا كان التأمين يغطى خطر الحريق فإن المؤمن يكون مسئولا عن الهلاك الذى يصيب البضاعة بسبب الحريق وكذلك عن المكافأة التى يستحقها من قام بإطفاء

---

(١) استئناف مختلط ٢٠ فبراير ١٩١٨ ب ٣٠ - ٢٢١ .

الحريق [١] .

وغالباً ما تكون النفقات المتقدم ذكرها من قبيل الخسارات المشتركة، كما هو الشأن فى مكافأة الإنقاذ ولو كان الإنقاذ مقدماً من سفينة أخرى مملوكة للمستأمن نفسه ، إذ تجرى التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين . بيد أن المؤمن يسأل عن النفقات التى تعتبر خسارة خصوصية إذا كان لها طابع استثنائى ولم تكن من المصروفات العادية للملاحة البحرية .

ويتحمل المؤمن أيضاً مصروفات الخبرة والمصروفات القضائية وغيرها من مصروفات تسوية الضرر الناشئ عن الأخطار المضمونة .

المبحث الثالث

التعويضات المستحقة للغير

٦٣٧- يقصد باصطلاح « التعويضات المستحقة للغير » نتائج رجوع الغير على المستأمن بسبب حادث بحرى . وتنص المادة ٣٥٦ فقرة ٢ على أنه «عدا ما نصت عليه المادة ٣٧٨ من هذا القانون لايشمل التأمين الأضرار التى تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص» . وقد استثنت هذه الفقرة فى صدرها حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى . كما استثنى النص الأضرار التى تلحق الأشخاص .

٦٣٨ - **الرجوع بدعوي المسئولية في حالة التصادم** : إذا أحدثت السفينة تصادما ، فإن المجهز المسئول عن هذا التصادم ليس في حاجة إلي أن يعقد تأمينا خاصا علي مسئوليته ، إذ أن مؤمن السفينة يسأل عن التعويضات التي يلزم بها المستأمن قبل الغير بسبب التصادم . وإذا وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين للمستأمن فتجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين.

ومع ذلك فإن المؤمن يعفي من نتائج رجوع الشاحنين علي الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصادم ، إذ أن هذا الرجوع إنما يتعلق

---

(١) استئناف مختلط ٥ فبراير ١٩٤٧ ب ٥٩ - ١٢١ .

بالاستغلال التجاري للسفينة . كما يعفي المؤمن من نتائج الدعاوي المرفوعة بسبب الوفاة أو الجرح أو الأضرار البدنية ، إذ أن ضمان الأضرار البدنية يتطلب شرطا صريحا لأنه ليس من قبيل التأمين البحري .

٦٣٩ - **الرجوع بدعوي المساهمة في الخسارة المشتركة :** ويسأل المؤمن عن المساهمة في الخسارة المشتركة . وذلك لأنه نتيجة للخطر المؤمن من جهة ، ولأنه في صالح المؤمن نفسه من جهة أخري ، إذ أن التضحية الاختيارية التي كانت سببا في الخسارة المشتركة قد حفظت الشيء المؤمن عليه من الهلاك وجنبت المؤمن دفع تعويض التأمين .

الفرع الرابع
سبب الأخطار

٦٤٠- يقصد بسبب الأخطار الحادث الذى تنشأ عنه الأضرار. وكانت المادة ١٩٢ من التقنين البحرى القديم تعدد الأخطار التى يضمنها المؤمن وهى: العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم القهرى ، والتغيير الاضطرارى للطريق أو الرحلة أو السفينة ، والرمى فى البحر لتخفيف السفينة ، والحريق ، والأسر ، والنهب ، والتوقيف عن السفر بأمر سلطة عامة ، وإعلان الحرب ، ومقابلة الإساءة بمثلها ، ثم أضافت«أو بسبب أى حادثة من الحوادث البحرية مالم يوجد بين المتعاقدين شرط بخلاف ذلك » .

ويلاحظ على هذا التعداد أنه يذكر الأخطار الحربية بين الأخطار المضمونة قانوناً .كما يتضح من العبارة الأخيرة للمادة أن هذا التعداد قد جاء على سبيل التمثيل لا الحصر ، وأنه ليس ملزما لأطراف التأمين .

ولم يشأ التقنين البحرى الجديد أن يعدد الأخطار التى يضمنها المؤمن ، بل اكتفى بالقول بأن المؤمن يسأل عن « الأضرار المادية التى تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحرى أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين » (م ٣٥٣ فقرة ١) .كما أن الفقرة الأولى من المادة ٣٥٦ منه نصت صراحة على أن التأمين لايشمل أخطار الحرب الأهلية والخارجية إلا إذا اتفق على غير ذلك .

على أن التأمين البحرى لايضمن جميع الأخطار التى تقع أثناء الرحلة البحرية، بل إن هناك أضراراً مستثناة أو مستبعدة من ضمان المؤمن بنص القانون.

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بسبب الأخطار لاتتعلق بالنظام العام ولاتنطبق إلا إذا لم يوجد بين المتعاقدين شروط مخالفة ، فقد أبدلت بها وثائق التأمين تعداداً اتفاقياً للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة يقوم على أساس مختلف .ولذلك نتكلم تباعاً عن الأخطار البحرية المضمونة ، فالأخطار الحربية، فالأخطار المستثناة .

المبحث الأول

الأخطار البحرية المضمونة

٦٤١- **الأخطار البحرية الرئيسية** : سبق بيان أن الأخطار البحرية هى الحوادث غير المتوقعة التى يحتمل وقوعها فى البحر خلال الرحلة البحرية . ومن ثم فإن هذا الاصطلاح لايشمل الصعوبات العادية للملاحة ، كالحركة العادية للرياح والأمواج ، وارتفاع مياه البحر وانحسارها نتيجة ظاهرة المدّ والجزر ، وتجمد المياه فى البحار الشمالية فى فصل الشتاء ، وكذلك استهلاك السفينة بالاستعمال Wear and Tear ، وذلك لأن هذه الحوادث متوقعة ، والغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التى يحتمل أن تقع لا الحوادث التى يجب أن تقع. وسنعرض فيما يلى للأخطار البحرية الرئيسية .

٦٤٢- **العاصفة والغرق والجنوح**: العاصفة هى اضطراب الجو اضطراباً عنيفاً يتمثل فى رياح شديدة مصحوبة غالباً برعود وأمطار غزيرة ، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعاً غير معتاد. ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية ، فسوء الأحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التى تدخل فى نطاق التوقع العادى للأمور ،فلا يعد من الحوادث البحرية التى يضمنها المؤمن .

والغرق هو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو .
والجنوح هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أى عقبة أخرى من

عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة .

٦٤٣- **التصادم** : يجب أن لايؤخذ التصادم هنا بمعناه الفنى الذى يقصر هذا الاصطلاح على تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ملاحة داخلية ، بل يقصد بالتصادم هنا معناه المتداول الذى يشتمل اصطدام السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ، كما يشمل اصطدام السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أم بجسم عائم كرافعة أو حطام .

٦٤٤- **الإرساء الجبرى** : الإرساء الجبرى هو الذى يضطر إليه الربان بسبب حادث غير متوقع ، كأن يضطر الربان إلى الرسو فى ميناء غير مقرر منذ البداية لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة أو بسبب اصطدامها بغيرها . ويتطلب الرسو الجبرى نفقات استثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج فى الميناء ورسوم الإرشاد والقطر ونفقات غذاء وأجور البحارة ، هذا بالنسبة الى السفينة . أما بالنسبة إلى البضائع فقد يلحق المستأمن ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو .

٦٤٥- **التغيير الجبرى للطريق أو السفر أو السفينة** : تغيير الطريق أو الانحراف هو تغيير خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد . وتغيير الرحلة أو السفر هو تغيير نقطة القيام أو نقطة الوصول للرحلة المؤمن عليها . وتغيير السفينة يقوم إذا فرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى ، وهذا لايتعلق بطبيعة الحال إلا بالتأمين على البضائع . وتغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة اختياراً لايعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن . أما التغيير الجبرى للطريق أو الرحلة أوالسفينة الذى يضطر إليه الربان لمفاداة عاصفة أو حصر بحرى أو جبل جليد أو لإنقاذ أشخاص فى حالة الخطر فإنه يعد خطراً بحرياً يكون على عاتق المؤمن .

٦٤٦- **الرمى فى البحر** : يكون المؤمن مسئولاً عن الهلاك أو الضرر الذى يحصل بسبب رمى البضائع فى البحر لتخفيف السفينة . ورمى البضائع فى البحر لتخفيف السفينة ، وإن كان عملاً اختيارياً من الربان ، إلا أنه يقع مع ذلك على عاتق المؤمن ، لأن هذا العمل ليس حراً واختيارياً إلا فى الظاهر

فقط، وقد أملاه فى الحقيقة الخطر الذى يهدد الرسالة البحرية . ويجب أن يشبه بالرمى جميع الأضرار التى يحدثها الربان اختياراً بالسفينة أو البضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية أى جميع الخسائر المشتركة .

٦٤٧- **الحريق والانفجار** : الحريق هو اشتعال النار فى الأشياء المؤمن عليها . ويضمن المؤمن الحريق ولو أنه مستقل تماماً عن حالة البحر . وإذا كان يعتبر خطراً بحرياً فنظراً لحدوثه فى البحر أثناء الرحلة البحرية . وتشبه بالأضرار الناشئة عن الحريق الأضرار التى يحدثها الماء الذى يستخدم لإطفاء الحريق أو لمنع امتداده . كما يشبه بالحريق انفجار الآلات أو البضائع الخطر ة .

٦٤٨- **الحوادث البحرية الأخرى** : ويكون المؤمن مسئولاً أيضاً عن الهلاك أو الضرر الذى يلحق الشئ المؤمن عليه بسبب الحوادث البحرية بوجه عام . ويدخل فى عدادها خطر السرقة طالما يحدث على البحر خلال الرحلة البحرية ، ومجرد عدم تسليم البضاعة لايكفى لافتراض السرقة ومساءلة المؤمن عنها ، بل يجب على المستأمن إثبات السرقة ذاتها . ويسأل المؤمن كذلك عن تلف البضاعة بسبب ارتفاع حرارة الجو ارتفاعاً غير عادى ، و تسرب السوائل العرضى ، وتلف البضاعة بسبب تكثف البخار فى عنابر السفينة ، والتلف الذى تحدثه فيران السفينة .

٦٤٩ - **التحديدالاتفاقي للأخطارالبحرية** : وقد عنيت وثائق التأمين النموذجية بتحديد الأخطار البحرية المضمونة . ويأخذ هذا التحديد إحدى صورتين :

١- فإما أن يكون التأمين شاملاً جميع الأخطار التى تقع للشئ المؤمن عليه ، عدا الأخطار التى استبعدت صراحة فى الوثيقة . وحينئذ لايلزم المستأمن إلا بإثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وهلاك هذا الشئ أو تلفه بحادث بحرى خلال الزمن الذى يسرى فيه التأمين . وللمؤمن إذا أراد أن يدرأ مسئوليته عن الخطر أن يثبت أن هلاك الشئ أو تلفه إنما يرجع إلى خطر مستبعد فى الوثيقة .

٢- وإما أن يكون التأمين مع إعفاء المؤمن من الخسارات الخاصة . وهو

الصورة التى يتخذها التأمين على البضاعة فى العمل . وفى هذا النوع من التأمين يضمن المؤمن الخسارات المشتركة . أما الخسارات الخاصة فلا يضمنها المؤمن فى المبدأ عدا تلك التى تنشأ عن أحد الحوادث المذكورة فى العقد على سبيل الحصر كجنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها . ويجب على المستأمن فى هذا التأمين إثبات أن الخسارة إنما ترجع الى أحد الأسباب المحددة ، فإذا لم ينجح فى هذا الإثبات كان المؤمن غير مسئول عن الخسارة .

المبحث الثانى
إدخال الخطأ فى الأخطار البحرية المضمونة

٦٥٠- **خطأ المستأمن وخطأ تابعيه البريين** : المبدأ التقليدى هو أن المؤمن لايضمن أفعال وأخطاء المستأمن (م ١٩٣ بحرى قديم) . وقيل فى تبرير هذا الحكم أن تعويض المستأمن عن الأضرار التى يحدثها بفعله أمر مخالف للنظام العام مناف لطبيعة عقد التأمين .فعقد التأمين عقد احتمالى يقوم على احتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه ، وإذا ساغ للمستأمن أن يتسبب بفعله فى تحقق الخطر الذى يعطيه الحق فى التعويض لانتفى الاحتمال بالنسبة اليه . على أن هذا التبرير لايصدق إلا على غش المستأمن أو خطئه العمدى فقط ، والحظر المطلق للتأمين من فعل المستأمن أو خطئه الشخصى غير مبرر . إذ أن المستأمن قد يرتكب أخطاء غير متعمدة وهو أمر حتمى فى النشاط الإنسانى ، كما أن إرادته قد تسهم بدور فى تحقق الخطر مع عوامل أخرى غير متوقعة فيوجد الاحتمال ويقوم الخطر . كما أن الضمان الذى يحققه التأمين لا يكون كافياً إذا وجب على المستأمن أن يتحمل نتائج الحادث بمجرد استظهار أى قدر من عدم الحيطة أو الإهمال من جانبه ولو كان يسيراً . ولذلك فقد استقر الرأى اليوم على جواز التأمين من خطأ المستأمن غير المتعمد لعدم منافاته للنظام العام. أما غش المستأمن وأخطاؤه الاختيارية أو العمدية فلا يصح الاتفاق على ضمان المؤمن لها .

ثم جاء التقنين البحرى الجديد فأخذ بما استقر عليه الرأى ونص فى المادة ٣٥٤ فقرة أولى منه على أن « يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين مالم يثبت المؤمن أن

الضرر ناشئ عن خطأ عمدى أو عن خطأ جسيم صادر من المؤمن له » .
ويتضمن هذا النص قاعدتين : الأولى أن خطأ المستأمن أو خطأ تابعيه البريين لايستبعد ضمان المؤمن بل تظل الأخطار المؤمن منها مضمونة تقع على عاتق المؤمن . وهذه القاعدة لاتتعلق بالنظام العام ، وتنطبق عند عدم وجود شرط مخالف لها . ويعتبر خطأ شخصياً من المستأمن عدم إحكام تغليف البضاعة فتتلف ، وترك المجهز سفينته تسافر وهى غير صالحة للملاحة . والقاعدة الثانية ، هى أن المؤمن غير مسئول عن الأخطاء العمدية والأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن ، وهذه القاعدة متعلقة بالنظام العام بحيث لايجوز الاتفاق على ضمان المؤمن لمثل هذه الأخطاء .

٦٥١- **خطأ الربان أو البحارة** : كانت المادة ١٩٥ بحرى قديم تقضى بأن المؤمن غير مسئول عن الأضرار التى تنشأ عن خطأ الربان أو البحارة سواء أكان هذا الخطأ عمدياً أو غير عمدى . وقيل فى تبرير ذلك أن مالك السفينة هو الذى اختار الربان ، فيجب أن يتحمل هو لا المؤمن تبعة اختياره . وهذا الحكم لايتمشى مع قواعد القانون البحرى العامة . فالربان يؤدى عمله بعيداً عن رقابة المجهز وإشرافه ، وانتفاء الإشراف والرقابة هو الذى يبرر تحديد مسئولية المالك عن أعمال الربان ، وهو الذى يبرر أيضاً إعفاء المجهز من المسئولية عن أعمال الربان فى الملاحة أو فى إدارة السفينة وفقاً لمعاهدة سندات الشحن ، ومع ذلك يقرر المشرع عدم مسئولية المؤمن عن خطأ الربان. هذا بالنسبة الى المجهز . أما بالنسبة الى الشاحن فلا شك فى صرامة الحكم المتقدم وقسوته ، فالربان تابع للمجهز وليس تابعاً للشاحن ، فمن غير المفهوم أن يتقرر عدم مسئولية المؤمن عن الضرر الذى يلحق الشاحن فى بضاعته بسبب خطأ الربان والبحارة .

جاء التقنين البحرى الجديد ونص فى المادة ٣٥٤ فقرة ٢ منه على ما يأتى «مع عدم الإخلال بحكم الفقرة ٢ من المادة ٣٧٧ من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر الذى يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان والبحارة» . وقد وردت هذه المادة فى الفصل الأول المتعلق بالأحكام العامة فى التأمين البحرى . أما المادة ٣٧٧ فقرة ٢ فقد وردت ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على السفينة ونصت على أن «لايسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من أخطاء

متعمدة» . ويستفاد من ذلك أن المؤمن بوجه عام (ويندرج فى ذلك مؤمن البضائع ومؤمن المسئولية) يضمن أخطاء الربان والبحارة دون تمييز بين الأخطاء العمدية وغير العمدية . أما مؤمن السفينة فلا يضمن أخطاء الربان العمدية .

ويلاحظ أن المادة ٣٥٤ فقرة ١ تذكر الأخطاء العمدية أو الأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن وتجعل المؤمن غير مسئول عنها ، فى حين أن المادة ٣٧٧ فقرة ٢ تذكر الأخطاء العمدية الصادرة من الربان وتقرر عدم مسئولية السفينة عنها ، ولاتذكر الأخطاء الجسيمة . وهذه التفرقة مقصودة من المشرع ، ليسمح بالتأمين على الأخطاء الجسيمة الصادرة من الربان فى التأمين على السفينة ، وفى التأمين على البضاعة من باب أولى .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطا يقضى بمسئولية المؤمن عن خطأ الربان والبحارة مقابل قسط إضافى . وتنص وثيقة اللويدز على خطأ الربان والبحارة بين الأخطار المضمونة Barratry of the master and mariners. ويقصد بهذا الاصطلاح فى القانون الإنجليزى الأخطاء العمدية الصادرة من الربان دون الأخطاء غير العمدية ، ومن أمثلتها انحراف الربان عن الطريق المحدد للتوجه الى ميناء ليباشر فيه تجارة تعود عليه بالربح دون علم مالك السفينة ، أو تخريب السفينة عمداً ، أو حجز السفينة من السلطات العامة بسبب قيام الربان والبحارة بعمليات التهريب . ولما كان الإهمال الصادر من الربان أو البحارة لايدخل فى مفهوم أخطاء الربان والبحارة فى القانون الإنجليزى فإنه لابد لضمان المؤمن لإهمال الربان أو البحارة من شرط صريح فى وثيقة التأمين يعرف باسم « شرط إنشمارى Inchmaree Clause » نسبة إلى اسم السفينة التى كانت موضوعاً للقضية التى عرضت على مجلس اللوردات سنة ١٨٨٧ والتى قضى فيها بأن وثيقة التأمين لاتضمن الضرر الناشئ عن إهمال الربان والبحارة .

المبحث الثالث

الأخطار الحربية

٦٥٢- إستبعاد الأخطار الحربية فى وثائق التأمين العادية : كانت الأخطار الحربية قديما أخطاراً عادية للملاحة البحرية نظراً لكثرة الحروب

البحرية وطول مدتها . ولذلك سوّى التقنين البحرى المصرى القديم ، مقتفيا فى ذلك أثر التقنين التجارى الفرنسى والقانون الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية ، ونصت المادة ١٩٢ منه على أن المؤمنين ملزمون بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية التى تقدم ذكرها أو بسبب الأسر أو النهب أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو إعلان حرب أو مقابلة الإساءة بمثلها .

وفى النصف الثانى من القرن التاسع عشر أخذت الحروب البحرية فى النقصان وتضاعفت الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب ، فأضحت المخاطر الحربية أخطاراً استثنائية بحت . ونتيجة لذلك جرت الوثائق على استبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن [1] . كما وجد بجانب وثائق التأمين من الأخطار البحرية وثائق أخرى للتأمين من الأخطار الحربية نظير قسط مرتفع يكون إبرامها ضرورة لامناص منها إذا نشبت الحرب .

وجاء التقنين البحرى المصرى الجديد فأخذ بما جرى عليه العمل وما استقرت عليه التشريعات الحديثة من استبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية ، فنصت المادة ٣٥٦ فقرة ٢ منه على ما يأتى : « لايشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية .. إلا إذا اتفق على غير ذلك » .

٦٥٣- **المقصود بالحرب** : ١- يفترض الخطر الحربى قيام حالة الحرب، ووفقاً لمبادىء القانون الدولى العام يجب أن يسبق الحرب إعلان من الدولة المحاربة الى الدولة المعادية . بيد أن الإجماع قد انعقد على أن انتفاء الإعلان لايرفع عن الحرب صفتها الحقيقية . ومن ثم تعتبر الأضرار التى تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية . وذلك فإن المادة ٣٥٧ تذيل تعدادها للأخطار الحربية التى يشملها التأمين على هذه الأخطار بالعبارة الآتية « ... ولو لم تكن الحرب قد أعلنت » .

٢- وقد تلحق الشيء المؤمن عليه أضرار نتيجة عمل حربى بعد انتهاء

---

(١) يطلق على شرط استبعاد الأخطار الحربية فى الوثائق الإنجليزية « شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز (F.C.S) Free of capture & siezure clause ويترتب على هذا الشرط الغاء جميع ماورد بوثيقة التأمين خاصاً بأخطار الحرب .

حالة الحرب ، كأن تمس السفينة لغما بحريا عائماً . وتعتبر مثل هذه الحوادث أخطاراً حربية لأنها ترجع فى الواقع إلى أعمال حربية ولو أنها حصلت بعد انتهاء حالة الحرب (م ٣٥٧ فى نهايتها) .

٣- ويلاحظ أن مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لايرفع عن العمل صفة الخطر الحربى ، لأن هذا العمل ولو أنه غير قانونى إلا أنه يصدر من قوة نظامية مسلحة فيعتبر عملا من أعمال الحرب . وعلى هذا فإن نهب القوات المسلحة للبضاعة المؤمن عليها يعتبر خطراً حربياً ، وكذلك ضرب السفن التجارية المحايدة .

٤- ويلاحظ أيضاً أن وثائق التأمين تسوّى بين الحرب الأجنبية وبين الحرب الأهلية والثورة ، وتعتبر الحوادث التى تقع خلال الحرب الأهلية أو الثورة من الأخطار الحربية . وبهذا يأخذ القانون البحرى المصرى فتقول المادة ٣٥٧ منه إن التأمين من أخطار الحرب يشمل هذه الأخطار «.. إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفا بها أو غير معترف بها » .

٦٥٤- **المقصود بالخطر الحربى** : تذكر المادة ٣٥٧ بعض أمثلة للأخطار الحربية هى الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه أو انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى . وليس ثمة شك فى أن الخطر الحربى يشمل الأعمال الحربية التى تسبب ضرراً للأشياء المؤمن عليها : كأن تصاب السفينة بطوربيد أو بقذيفة أو تمس لغما ، أو توقف عن السفر بأمر السلطة العامة بشرط أن يكون هذا الإيقاف إجراء تطلبه الدفاع الوطنى كحظر التجارة مع دولة متحاربة أو فرض حصر بحرى ، أو اغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية. كما يعد خطراً حربياً التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية وقوعها فى يد العدو ، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه الى السفينة .

٦٥٥- **تحديد سبب الخطر** : قد يكون الهلاك أو التلف اللاحق بالسفينة أو البضاعة نتيجة تدخل أسباب متعددة يعد بعضها أخطاراً بحرية ويعد البعض الآخر من قبيل الأخطار الحربية . ومثال ذلك أن تهلك السفينة باصطدام أو

بعاصفة بعد تغييرها للطريق فراراً من سفن العدو ، أو أن تصطدم السفينة المؤمن عليها بحطام سفينة أخرى أغرقها العدو فى الميناء لعرقلة الملاحة . فهل يعتبر الهلاك أو التلف فى مثل هذه الأحوال ناشئا عن خطر بحرى أو عن خطر حربى. قيلت فى هذا الشأن نظريتان :

١- الأولى هى نظرية السبب القريب causa proxima وبمقتضاها لايعتد إلا بالسبب الأقرب زمنيا لوقوع الضرر [1] . وتطبيقا لذلك يعتبر خطراً بحرياً هلاك السفينة باصطدام أو بعاصفة بعد تغييرها للطريق فراراً من سفن العدو .

٢- والثانية هى نظرية السبب الرئيسى والجوهرى dominant cause وبمقتضاها لاتكون العبرة بالسبب الذى سبق وقوع الحادث مباشرة بل المهم أن تتوافر بين حادث الحرب والضرر رابطة السببية المباشرة بحيث أنه لولا الحرب لما حصل الضرر [2] .

٦٥٦- **ازدياد الأخطار بسبب حالة الحرب** : على أن حالة الحرب لاتقتصر فقط على إيجاد مخاطر خاصة للسفينة والحمولة ، بل إنها تزيد أيضاً فى الأخطار المعتادة التى تهدد الرسالة البحرية نتيجة لإجراءات الدفاع التى تتخذها الدول المتحاربة ، كأطفاء المنائر فى الموانى ، والأمر بإطفاء أنوار السفن عند ملاحتها ، والأمر بسير السفن التجارية فى قوافل تحت حراسة السفن البحرية مما يزيد فى خطر الجنوح والتصادم . والراجح أن الخطر يظل فى هذه الحالة بحريا يتحمله مؤمن الأخطار البحرية ، لأن مجرد ازدياد فرص تحقق الخطر البحرى بسبب حالة الحرب لايغير من حقيقته وطبيعته [3] .

٦٥٧- **إثبات الخطر الحربى** : يقع عبء إثبات الخطر الحربى على عاتق مؤمن الأخطار البحرية الذى يطالب بإعفائه من الضمان . وإذا انقطعت أخبار السفينة أثناء الحرب و لم يعرف السبب الذى أدى إلى هلاكها هل هو خطر بحرى (العاصفة مثلاً) أم هو خطر حربى (الضرب بالنار) ، فماذا يكون الحكم ؟ يرى القضاء أن الهلاك يفترض أنه بخطر بحرى ، وأن للمؤمن الذى

(١) نقض فرنسى ١١ أغسطس ١٨٥٨ دلوز ١٨٥٨-١-٣٥٦ .

(٢) ليون كان ورينو جزء ٦ بند ١٣٢٧ .

(٣) ريبير جزء ٣ بند ٢٦٩٢ .

يتمسك بشرط استبعاد الأخطار الحربية أن يدحض هذه القرينة بإثبات الخطر الحربى[1] . وعلى النقيض من ذلك إذا تعلق الأمر بتأمين ضد أخطار الحرب ، فإنه يقع على عاتق المستأمن إثبات الخطر الحربى . وبهذا تأخذ المادة ٣٥٨ إذ تقول « إذا تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربى أو خطر بحرى ، اعتبر ناشئاً عن خطر بحرى مالم يثبت خلاف ذلك » .

المبحث الرابع

الأخطار المستثناة

٦٥٨- ثمة أخطار مستثناة مستبعدة لايضمنها المؤمن ولايلتزم بتعويض المستأمن عن الأضرار الناشئة عنها . وقد نص عليها فى المادة ٣٥٩ . ويرد فى مقدمتها الأضرار الناشئة عن عيب ذاتى فى الشئ المؤمن عليه .

١ - العيب الذاتى فى الشئ المؤمن عليه

٦٥٩- العيب الذاتى هو كل عيب داخلى فى الشئ المؤمن عليه يؤدى به إلى الهلاك أو التلف . وتنص المادة ٣٥٩ على أن « لايسأل المؤمن عما يأتى: (أ) الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتى فى الشئ المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ، وذلك مع مراعاة مانصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون » . وتنص الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ على أن « لايسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب ذاتى فى السفينة إلا إذا كان العيب خفياً » . ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتى فى الشئ المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشئ المؤمن عليه ، فلا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن . ويقع على عاتق المؤمن الذى يتمسك بالإعفاء إثبات العيب الذاتى فى الشئ المؤمن عليه .

ولا يعفى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتى . فإذا ثبت أن الشئ المؤمن عليه كان سيصل سليماً الى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحرى مضمون فلامحل للإعفاء ويلتزم المؤمن بتعويض الضرر . فإذا تلفت البضاعة بسبب توقف آلات التبريد فى

---

(١) باريس ١٨ نوفمبر ١٩٤٧ داللوز ١٩٤٨ - ٨٩ .

بعض عنابر السفينة من جراء تسرب الغاز أثناء الرحلة ، فلايكون الضرر ناشئاً عن عيب ذاتى .

ويجوز الاتفاق على ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن العيب الذاتى مقابل زيادة فى قسط التأمين ومسموحات مناسبة . وقد ذاع التأمين من العيب الذاتى اليوم ، نظراً لانتشار نقل المواد الغذائية القابلة للتلف والمواد الغذائية المجمدة أو المبردة. حقا هناك سفن متخصصة كلياً أو جزئياً تقوم بنقلها ، ولكن يخشى أن يطرأ توقف فى سير أجهزة التبريد أو التجميد .

والعيوب الذاتية فى البضاعة متعددة متنوعة نذكر منها على سبيل المثال : عدم كفاية التغليف أو حزمه ، ومرض الحيوانات المشحونة ، وإحتراق الفحم ذاتياً نتيجة تكدسه وتراكمه ، واستعداد السوائل للتخمر أو التبخر أو التسرب ، وقابلية الفواكه الناضجة للعطن . ويعتبر النقص العادى الذى يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتى فى البضائع الذى لايسأل عنه المؤمن .

ويعد عيباً ذاتياً فى السفينة كل عيب فى بناء السفينة أو فى أحد أجزائها أو فى أجهزتها أو ملحقاتها ، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات . وتقضى المادة ٣٧٧ فقرة ١ بمسئولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب خفى بالسفينة لايمكن كشفه ببذل اليقظة المعقولة . ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة الحديثة تحوى أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن يتقيها .

٢- الأخطار الأخرى المستثناة

٦٦٠- تقضى المادة ٣٥٩ فقرة (ج) بأن المؤمن لايسأل عن «الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة » . ويتضمن هذا النص أخطاراً غير مشروعة محظورة بصفة مطلقة لمخالفتها للنظام العام كما فى أعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة . والبعض الآخر من هذه الأعمال غير المشروعة يمكن أن يعد أخطاراً حربية إذا توافرت فيها خصائص هذه الأخطار كما فى اختراق الحصار . كما أن القانون يستبعد ضمان المؤمن

للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، بوصفها أعمالاً صادرة من سلطة عامة .

وأخيراً فإن القانون يستبعد من ضمان المؤمن التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز (م ٣٥٩ د) .

الفرع الخامس
زمان الأخطار ومكانه

٦٦١- لايسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق فى الزمان والمكان اللذين يغطيهما عقد التأمين . فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق ،كان المؤمن غير مسئول عنه . ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذين يسرى فيهما التأمين .

المبحث الأول
زمان الأخطار

٦٦٢- يحدد عقد التأمين الزمان الذى يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التى تقع للشئ المؤمن عليه . ويجب التمييز فى هذا الشأن بين ما إذا كان التأمين بالرحلة أو لمدة معينة .

٦٦٣- **التأمين بالرحلة** : يضمن المؤمن - فى التأمين بالرحلة - المخاطر التى تقع للشئ المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها . ويفرق القانون فى تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة . على أن وثائق التأمين تعنى عادة بتحديد زمان الأخطار وتميز هى الأخرى بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة .

(أ) فإذا كان التأمين على السفينة بالرحلة ، ولم يعين فى عقد التأمين زمان الأخطار ، فإن المادة ٣٤٧ تميز تمييزاً منطقياً بين ما إذا كانت السفينة فارغة من البضائع وما إذا كانت مشحونة بالبضائع . فإذا كانت السفينة فارغة سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها فى المكان المقصود. أما إذا حملت السفينة بضائع ، فيسرى ضمان المؤمن منذ البدء فى شحن البضائع إلى نهاية التفريغ على أن لايجاوز الضمان مهلة خمسة عشر يوماً من

وصول السفينة الى المكان المقصود . ومع ذلك فإن ضمان المؤمن يكفّ عن السريان في الوقت الذى يبدأ فيه شحن بضائع جديدة فى المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة الخمسة عشر يوماً .

وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة ، اعتبر المكان المعين فى وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن (م ٣٧٥) .

(ب) وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة الأخطار غير محددة فى العقد ، فقد نصت المادة ٣٨٨ على أن « تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع فى أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان فى وثيقة التأمين » . ومعنى ذلك أن زمان الأخطار يتحدد بالمدة التى تستغرقها الرحلة .

٦٦٤- **التأمين لمدة معينة :** يعقد التأمين على السفينة عادة لمدة معينة . وذلك بأن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار التى تحيق بها خلال فترة محددة تكون سنة فى الغالب . ويسرى التأمين من وقت التوقيع على العقد ، مالم يحدد موعد آخر للبدء . وينقضى بانتهاء الزمن المحدد فى العقد .

وتقضى المادة ٣٧٦ بأنه «إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التى تقع فى اليوم الأول من المدة والأخطار التى تقع فى اليوم الأخير منها ، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمنى فى المكان الذى أبرم فيه عقد التأمين ».

ولايسأل المؤمن إلا عن الأخطار التى تتحقق خلال الزمن الذى يسرى فيه التأمين . أما الأخطار التى تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانت ترجع فى أصلها إلى حادثة حصلت خلال الزمن الذى كان التأمين سارياً فيه. وتقضى بعض التشريعات بأنه إذا انتهت مدة التأمين خلال الرحلة التى تقوم بها السفينة ، فإن التأمين يمتد بقوة القانون حتى وصول السفينة الى الميناء المقصود مقابل قسط إضافى .

وإذا انقطعت أخبار السفينة ، فيفترض أن الهلاك قد حصل فى الوقت الذى كان التأمين سارياً فيه (م ٣٨٣) .

المبحث الثانى

مكان الأخطار

٦٦٥- إذا كان التأمين لرحلة معينة فإن مكان الأخطار يتحدد بالطريق العادى للسفر بين نقطة القيام ونقطة الوصول . أما إذا كان التأمين لمدة معينة فإنه يحدد غالباً طبيعة الرحلات المزمع القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التى يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة . ولايضمن المؤمن إلا الأخطار التى تقع فى المكان المحدد فى العقد . فما الحكم إذا حصل تغيير للرحلة أو للطريق أو للسفينة .

٦٦٦- **تغيير الرحلة** : إذا حصل تغيير اختيارى للرحلة المحددة فى العقد ، فإن المؤمن يكون غير مسئول عن الحوادث التى تقع خارج الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد (م٣٥٥) . وذلك لأن المستأمن يكون قد غيّر فى الأخطار التى أخذها المؤمن على عاتقه .

أما إذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً ، كأن تفر السفينة من عاصفة أو لم تستطع دخول ميناء الوصول لحصر بحرى مضروب عليه . فإن المخاطر تظل على عاتق المؤمن (م ٣٥٥) . وذلك لأن تغيير الرحلة فى هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحرى يدخل فى عداد المخاطر المؤمن منها .

٦٦٧- **تغيير الطريق** : إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام الى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد فى العقد أو الطريق المعتاد ، فإنها تكون قد غيّرت طريقها أو انحرفت عنه . ومن ثم لايكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار التى تطرأ فى غير الطريق المعتاد . ويشبّه القانون بين تغيير الطريق وتغيير الرحلة من حيث عدم مسئولية المؤمن عن المخاطر التى تنشأ عنهما (م ٣٥٥).

أما إذا كان تغيير الطريق اضطرارياً أملته القوة القاهرة ، ظل المؤمن مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشئ المؤمن عليه بسببه (م ٣٥٥) .

وإذا فرض أن السفينة غيّرت طريقها اختيارياً ثم عادت إلى الطريق المتفق

عليه أو الطريق المعتاد وعندئذ تحقق الخطر ، فهل يعفى المؤمن من ضمان هذا الخطر ؟ ذهب رأى إلى عدم مسئولية المؤمن فى هذه الحالة ، لأن أى انحراف فى السير له أثره على المخاطر دائماً ، إذ أن السفينة لاتوجد بعد الانحراف فى النقطة الحسابية التى كان يجب أن توجد فيها لولم يحصل الانحراف.بيد أن الرأى الراجح يذهب الى أن المؤمن يظل مسئولاً عن الأخطار التى تتحقق فى جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد مالم يكن تحقق الخطر ناشئاً عن تغيير الطريق ، كأن تتعرض السفينة لعاصفة ماكانت لتتعرض لها لوسارت فى طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه . وبهذا الرأى يأخذ القانون المصرى (م ٣٥٥).

٦٦٨- **تغيير السفينة** : فى التأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييراً لمحل التأمين ينبنى عليه بطلان العقد . أما فى التأمين على البضاعة فإن السفينة هى المحل الذى يحصل فيه هلاك البضاعة أو تلفها ، ومن ثم فإن تغيير السفينة الناقلة اختياراً يعتبر تعديلاً لمكان الأخطار يترتب عليه إعفاء المؤمن من الضمان مالم يتفق على خلاف ذلك .

أما إذا كان تغيير السفينة اضطرارياً فيظل المؤمن مسئولاً عن الأخطار التى يشملها التأمين (م ٣٥٥). وكذلك الحكم إذا قبل المؤمن نتائج شروط سند الشحن ، وكان السند يجيز تغيير السفينة أثناء الطريق .

الفصل الرابع
التزامات المستأمن

٦٦٩- يلتزم المستأمن ـ بمقتضى عقد التأمين البحرى ـ بعدة التزامات نصت عليها المادة ٣٦١ وهى:ـ

١- تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه.

٢- دفع قسط التأمين.

٣- المحافظة على مصالح المؤمن.

الفرع الأول
الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه

٦٧٠- **أساس الالتزام:** إذا كان على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه عن حقيقة الصفقة التى يتعاقد بشأنها ، فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذى يتعهد بضمانه . ومن ثم يفرض القانون على المستأمن أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة عن الخطر المضمون ، حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهميته ونسبة تحققه. وتلزم المادة ٣٦١ المستأمن « أن يعطى بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التى يعلم بها والتى من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التى يجرى التأمين عليها » .

٦٧١- **بطلان التأمين** : ورتب القانون على الإخلال بهذا الالتزام جزاء صارما هو بطلان التأمين ، فنصت المادة ٣٤٧ فقرة ١ بحرى على مايأتى : «يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك فى الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته». وتضيف الفقرة الثانية من نفس المادة ما يأتى«ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أى علاقة بالضرر الذى لحق الشئ المؤمن عليه » .

٦٧٢- **مبنى البطلان**: وقد قيل إن الحكم الذى تقرره هذه المادة مجرد تطبيق للقواعد العامة فى بطلان العقد بسبب التدليس أو الغلط وأن أساس البطلان هو عيب فى رضاء المؤمن . بيد أن هذا القول غير صحيح. ذلك أن المادة ٣٤٧ بحرى تتضمن خروجا على القواعد العامة من النواحى الآتية:

١- أن مجرد سكوت المستأمن يجيز إبطال التأمين ولو لم يكن هذا السكوت عن عمد ولو لم يكن من أثره دفع المؤمن إلى التعاقد. ويكفى أن يكون من شأنه تغيير شروط التأمين لوعلم المؤمن حقيقة الحال.

أما السكوت عن واقعة أو ملابسة فلايعتبر تدليسا يجيز الإبطال - وفقا للقواعد العامة- إلا إذا كان عمدا، وإلا إذا ثبت أن المدلس عليه ماكان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة (م ٢/١٢٥ مدنى) .

٢-أن البيان غير الصحيح يؤدى إلى إبطال عقد التأمين ولو لم يكن مصحوبا بحيل ولو لم يكن هو الدافع إلى التعاقد . فى حين أن القانون المدنى لايجيز إبطال العقد للتدليس إلا إذا انطوى هذا التدليس على حيل لجأ إليها أحد المتعاقدين وكانت هذه الحيل قد دفعت من ضلّل بها إلى التعاقد بحيث لولاها لما أبرم العقد (م ١/١٢٥ مدنى) .

٣- أن البيان غير الصحيح يستتبع إبطال التأمين ولو ورد على صفة غير جوهرية ، فى حين أن القانون المدنى لايجيز إبطال العقد للغلط فى هذه الحالة (م ١٢٠ ، ١٢١ مدنى) .

وإذا كان الشارع البحرى قد خرج بالمادة ٣٤٧ عن أحكام القواعد العامة فنظرا لما ارتآه من أن هذه القواعد لاتكفل للمؤمن الحماية الواجبة التى تبررها صعوبة تحريه بنفسه عن الأخطار التى يتعهد بضمانها. ومن شأن هذه الحماية الخاصة الممنوحة للمؤمن تيسير إبرام عقد التأمين بسرعة على أساس البيانات التى يتقدم بها المستأمن دون ثمة حاجة إلى التحقق من صحتها ومطابقتها للحقيقة.

والرأى الذى نؤيده أن المادة ٣٤٧ بحرى تفرض على المستأمن الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن شروط العقد . فإذا قدم المستأمن بيانا غير صحيح أو

سكت عن واقعة أو ملابسة ، فإنه يكون قد أخلّ بهذا الالتزام إخلالا يستوجب مسئوليته والتزامه بتعويض المؤمن ، وخير تعويض رآه الشارع هو تقرير بطلان العقد .

وإذا كان هذا هو التفسير الصحيح لحكم المادة ٣٤٧ فإن البطلان ينطبق بصرف النظر عما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها . فلايشترط إذن أن يعلم المستأمن بالواقعة التى سكت عنها أو قدم عنها بيانا غير صحيح ، بل يكفى أن يكون واجبا عليه أن يعلم بها أو كان فى إمكانه أن يعلم بها. فهو مسئول عن إهماله ولو لم يكن مبعثه الغش أو التدليس .

٦٧٣- **شروط البطلان:** تجعل المادة ٣٤٧ للمؤمن الحق فى طلب إبطال العقد إذا توافر شرطان : أولهما أن يرتكب المستأمن خطأ بأن يسكت عما يلزم بيانه أو يقدم بيانا غير صحيح. والثانى، أن يترتب على ذلك ضرر بالمؤمن يتمثل فى التقليل من فكرة الخطر المضمون أو تغيير حقيقته.

٦٧٤- (١) **سكوت المستأمن أوتقديمه بيانا غير صحيح** : يشترط لإبطال التأمين أن يحصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه، أو تقديمه بيانا غير صحيح.

والسكوت أو الكتمان هو عدم ذكر واقعة أو ملابسة يلزم بيانها، كأن يغفل المستأمن ذكر أن البضاعة المؤمن عليها شحنت على سطح السفينة ، أو أن البضاعة قابلة للتلف، أو لايذكر العدد الحقيقي للطرود التى تتكّون منها.

والبيان غير الصحيح هو الإدلاء بواقعة على خلاف الحقيقة كأن يذكر المستأمن أن البضاعة مشحونة فى عنابر السفينة فى حين أنها مشحونة على سطحها.

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لايكون مبطلا للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لايتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المستأمن نفسه. فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة للكافة ومفروضا معرفتها من المؤمن ، أو إذا كان فى مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه ، فلايعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلا للتأمين . إذ أن المؤمن يعتبر مخطئا لعدم معرفة هذه

الوقائع أو لعدم تحريه عنها ، وخطؤه هذا يجبّ خطأ المستأمن.

وعلى هذا إذا أمن على بضاعة مرسلة إلى بلد فى حالة حرب ، فلايلزم المستأمن ببيان هذه الواقعة ، لأنها معروفة للجميع ويفترض معرفة المؤمن لها.وإذا أمن على البضاعة وسلم سند الشحن للمؤمن ، فلايحق له أن يتضرر من سكوت المستأمن عن بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيدة فى شركة اشراف إذ فى ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الشركة .

٦٧٥- (٢) **التقليل من فكرة الخطر المضمون:** على أن كل سكوت أو بيان غير صحيح من جانب المستأمن لايستتبع إبطال العقد إلا إذا كان من شأنه التقليل من فكرة الخطر أو تغيير حقيقته وكان من شأنه أن يمنع التأمين أو يغير شروطه لو علم المؤمن حقيقة الحال، وبعبارة أخرى يجب أن يؤدى السكوت أو البيان غير الصحيح إلى اعتقاد المؤمن أن الخطر المضمون أقل مماهو فى الحقيقة، إذ يتعذر على المؤمن فى هذه الحالة أن يحدد الخطر المضمون بدقة وأن يطالب بقسط يتناسب معه.

وعلى هذا فالسكوت أو البيان غير الصحيح لايؤدى إلى الابطال إذا لم يكن له أثر فى تقدير الخطر. فإذا ذكر فى وثيقة التأمين أن البضاعة المؤمن عليها مشحونة على سطح السفينة وقت التأمين فى حين أنها لم تشحن إلا فيما بعد ، فلايحق للمؤمن أن يتمسك ببطلان التأمين لتقديم بيان غير صحيح، لأن هذا البيان لا أثر له على الخطر .

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح يكون مبطلا للعقد إذا كان من شأنه التقليل من فكرة الخطر المضمون بصرف النظر عما إذا كان للسكوت أو البيان غير الصحيح دخل فى الضرر الذى لحق الشئ المؤمن عليه أم لا (م ٣٤٧ فقرة ٣) . فلو فرضنا أن المستأمن لم يذكر أن البضاعة المؤمن عليها قابلة للتلف بطبيعتها أو أنها شحنت على سطح السفينة ، ثم غرقت السفينة بشحنتها بسبب عاصفة فإنه يحق للمؤمن مع ذلك طلب إبطال العقد، ويمتنع على المستأمن الاحتجاج بأن السكوت عن بيان طبيعة البضاعة أو عن شحنها على

سطح السفينة لم يكن له أدنى أثر فى وقوع الحادث.

٦٧٦- **الوقائع اللاحقة للعقد**: وإذا كان الأصل أن السكوت أو البيان غير الصحيح لايستتبع إبطال عقد التأمين إلا إذا كان بصدد واقعة سابقة على إبرامه ، فإن القضاء يذهب مع ذلك إلى تطبيق حكم المادة ٣٤٧ على الوقائع اللاحقة لإبرام العقد [١]. ومن ثم يلزم المستأمن ببيان الظروف التى تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة المخاطر التى يتحملها المؤمن حتى يتمكن هذا الأخير من اتخاذ الإجراءات المناسبة للضمان كإعادة التأمين مثلا، وإلا جاز للمؤمن طلب إبطال العقد.

وسند هذا القضاء أن البطلان الذى تقرره المادة ٣٤٧ لايقوم على عيب فى رضاء المؤمن وإلا لما كان للسكوت اللاحق على إبرام العقد أثر فى صحته ، وإنما هو جزاء خاص على إخلال المستأمن بالتزامه بإعلان المؤمن عن كل مايحيط بالخطر، وهذا الالتزام يظل قائما طيلة الفترة التى يسرى فيها العقد.

على أن من يؤسس البطلان على عيب فى رضاء المؤمن لايعتد بالسكوت أو البيان غير الصحيح عن الوقائع اللاحقة لإبرام العقد، إذ أن التصريح بالظروف الخاصة التى من شأنها التأثير فى فكرة الخطر هو شرط لإبرام العقد ، فإذا أبرم العقد صحيحا فلاأثر للوقائع اللاحقة على صحته. وقد اعتنق المشرع المصرى هذا الرأى ، ونص فى المادة ٣٤٨ فقرة ١ على أن يلتزم المستأمن بأن يخطر المؤمن بالظروف التى تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذى يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإذا لم يتم الإخطار فى هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد. والفسخ هو جزاء الإخلال بالتزام تعاقدى وليس البطلان. ثم تميز المادة ٣٤٨ فقرة ٢ بين حالتين: أ ـ حالة ما إذا تم الإخطار فى الميعاد وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المستأمن ، وفى هذه الحالة يبقى التأمين ساريا مقابل زيادة فى قسط التأمين . ب ـ حالة ما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن ، وفى هذه الحالة يجوز للمؤمن خلال ثلاثة أيام من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر أن يختار بين فسخ العقد مع احتفاظه بقسط التأمين أو الإبقاء على العقد مع

(١) نقض فرنسى ١٣ يونيه ١٩٣٩ دوز ١٩٣٩- ٣٥٩ .

المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر .

٦٧٧ - **آثار البطلان** : إذا حصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه أو إخبار منه بخلاف الواقع يوجب نقصان الخطر المضمون أو بغير حقيقة مايعرض منه، كان عقد التأمين باطلا، وهذا البطلان نسبى مقرر لمصلحة المؤمن فقط. فليس للمستأمن أن يتمسك به ، ويمتنع على المحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها.

ويزول الحق فى إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية. وتعتبر إجازة ضمنية للعقد تحصيل المؤمن أقساط التأمين بعد علمه بالسكوت أو بعدم صحة البيان، أو قيامه بدفع مبلغ التعويض مع علمه بالسكوت.

وإذا أبطل العقد أعيد المتعاقدان إلى الحالة التى كانا عليها قبل العقد ، فيتحرر المؤمن من التزامه بدفع مبلغ التأمين . وتقضى المادة ٣٤٧ فقرة ٣ بأن للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المستأمن بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين إذا ثبت سوء نية المستأمن أو بمبلغ لايجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية . ويجب اعتبار القسط الكامل أو نصف القسط بمثابة تعويض جزافى للمؤمن بمراعاة مالحقه من أضرار . ولو كان الأمر يتعلق بقسط فى الواقع لكان التزام المستأمن بلاسبب لأنه لايقابله أى التزام على عاتق المؤمن .

الفرع الثانى

الالتزام بدفع قسط التأمين

٦٧٨- **تحديد القسط** : قسط التأمين هو المبلغ الذى يلتزم المستأمن بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الاحتمالى بالتعويض. ويتحدد قسط التأمين البحرى فى العمل بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته وطبيعة الشئ المؤمن عليه وقيمته ومدة التأمين.

وإذا حدد القسط فلايجوز تغييره بعد ذلك ولو طرأت بعد ابرام العقد ظروف لم يكن فى الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته .

وقاعدة عدم تغير قسط التأمين ليست من النظام العام. ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط فى حالة زيادة المخاطر ، وعلى تخفيضه فى حالة نقصانها.

٦٧٩- قابلية القسط للانقسام: إذا طرأت خلال زمن التأمين قوة قاهرة تمنع تنفيذ العقد، فهل يكون القسط مستحقا بأكمله أم يجب تخفيضه ؟ فلو فرضنا أن سفينة مؤمن عليها لمدة معينة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية ، ثم أغرقت بعد ذلك بفعل العدو أثناء الحرب ولما تنقضى فترة التأمين، أو أن بضاعة مستوردة مؤمن عليها ثم حظر استيرادها فأوقفت أثناء السفر. فهل يحق للمؤمن فى هاتين الحالتين وماماثلهما أن يطالب المستأمن بقسط التأمين كاملا باعتباره كلا لايتجزأ أم يتحتم عليه أن يخفض منه نظرا لزوال موضوع التأمين ؟

فقد يقال بأن القسط غير قابل للانقسام وأنه يكون مستحقا بأكمله إذا بدأ الشئ المؤمن عليه فى التعرض للأخطار وبدأ المؤمن فى تحملها . ولكن محكمة النقض الفرنسية [1] رأت بحق أنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئا عن قوة قاهرة فلايحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط للانقسام بل عليه أن يرد للمستأمن القسط المقابل للمدة الباقية التى لايتعرض فيها الشئ المؤمن عليه للخطر . وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ وجب أن ينقضى تبعا التزام المستأمن بدفع القسط المقابل للمدة الباقية نظرا للتقابل والارتباط بين الالتزامين ، وإلاّ لأثرى المؤمن من غير سبب على حساب المستأمن . وقد سار القضاء الفرنسى بعد هذا الحكم على مبدأ انقسام القسط إذا طرأت قبل نهاية التأمين ظروف قاهرة تمنع تنفيذه.

وتميز المادة ٣٧٩ من التقنين البحرى المصرى بين ماإذا كان التأمين بالرحلة أو لمدة معينة . (أ) فإذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها . وسكت القانون عن التأمين على البضائع ولكن الحكم واحد . (ب) وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كليا أو قرر المستأمن تركها للمؤمن وكان الهلاك أو الترك

(١) نقض فرنسى ٦ يونيه ١٩٢٣ دالوز ١٩٢٤ -١- ٢٥ .

مما يقع على عاتق المؤمن وذلك لأن الخطر المؤمن منه قد تحقق ، أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لايقع على عاتق المؤمن فلايستحق من القسط الا المقدار الذى يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

على أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عدم انقسام القسط واستحقاقه كاملا ولو انقضى العقد قبل نهاية المدة بقوة قاهرة . ومثل هذا الاتفاق صحيح، على أساس أن المستأمن يعتبر فى نفس الوقت ضامنا للمؤمن تنفيذ التزامه كاملا.

٦٨٠- **الوفاءبالقسط** : المدين بالقسط هو من يوقع على وثيقة التأمين ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين. وينتج عن هذا أنه فى التأمين لمصلحة شخص غير معين، يكون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده بدفع القسط.

ويكون الوفاء بالقسط فى المكان الذى يوجد فيه موطن المستأمن وقت الوفاء تطبيقا للقواعد العامة (م ٣٤٧ مدنى)، مالم يتفق الطرفان على مكان آخر للوفاء.

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة ، فإنه يكون مستحقا بمجرد إبرام العقد (م ٤٣٦ مدنى) مالم يوجد شرط بخلاف ذلك .

ويقرر المشرع البحرى أحكاما خاصة عند عدم الوفاء بالقسط المستحق فى المادة ٣٦٢ روعى فى تقريرها أن انتظام دفع الأقساط أمر جوهرى حتى يؤدى عقد التأمين وظيفته . فإذا لم يدفع المستأمن قسط التأمين المستحق، جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد. ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره الابعد انقضاء خمسة عشر يوما على إعذار المستأمن بالوفاء وإخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه . وفى حالة وقف العقد يظل العقد قائما ويستمر القسط فى السريان ولكن يتوقف ضمان المؤمن بحيث لو تحقق الخطر أثناء فترة الوقف انتفى حق المستأمن فى التعويض. ويعود التأمين إلى إنتاج أثره بعد مضى أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات . ولكن هذا الوفاء المتأخر ليس له أثر رجعى . وطبقا للقواعد العامة يجوز للمؤمن أن يتمسك تجاه الغير المستفيد من

وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين بالدفوع التى يجوز له أن يتمسك بها تجاه موقع الوثيقة ، وذلك بالرغم من الحق المباشر الذى يكون للمستفيد تجاه المشترط . ويتفرع على ذلك أنه يجوز للمؤمن أن يتذرع تجاه الغير المستفيد بعدم دفع قسط التأمين من موقع الوثيقة فيزول بذلك الاشتراط لمصلحة الغير . وهذا الحل ضار فى التأمين على البضائع . ولذلك نصت المادة ٣٦٢ فقرة ٤ على أن « لايسرى أثر الايقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذى انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين (والأدق : المستفيد من التأمين) قبل وقوع أى حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ . ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك فى مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق ».

الفرع الثالث

الالتزام بالمحافظة علي مصالح المؤمن

٦٨١ – **نطاق الالتزام** : عقد التأمين ، شأنه في ذلك شأن باقي العقود ، يجب تنفيذه بطريقة تتفق مع مايوجبه حسن النية وماتقضي به الأمانة والثقة في المعاملات (م١٤٨ مدنى) . ويتفرع على ذلك التزام المستأمن بأن يتصرف تصرف الشخص اليقظ كما لو لم يكن ثمة تأمين وأن يحافظ على مصالح المؤمن (م ٣٦٣).

ويتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن جملة التزامات هى :

١– الالتزام بضمان المخاطر وعدم زيادتها.

٢–الالتزام بإخطار المؤمن بالحوادث التى ترتب مسئولية المؤمن .

٣– الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث.

٤–الالتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول .

٥– الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه.

٦٨٢– (١) **ضمان المخاطر وعدم زيادتها**: يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل مامن شأنه تعديل المخاطر المؤمن منها أو زيادتها فعليه مثلا أن يقوم بالرحلة المتفق عليها وفقا للشروط المنصوص عليها فى عقد التأمين ، وأن يحافظ على

صلاحية السفينة للملاحة ، وألاّ يقوم بشحن البضاعة على سطح السفينة.

وإذا أخل المستأمن بهذا الالتزام بأن زاد بفعله فى المخاطر ، جاز للمؤمن فسخ العقد فضلا عن استحقاقه قسط التأمين بصفة تعويض. ويذهب القضاء أحيانا إلى اعتبار تعديل المخاطر سكوتا يستتبع تطبيق حكم المادة ٣٤٧ [١].

٦٨٣- (٢) اخطار المؤمن بالحوادث : يلتزم المستأمن بأن يخطر المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسئولا حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التى تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير والتحقق من طبيعة الأضرار التى تنتج عنه. ولايلزم فى الإخطار شكل معين ، ومن الحكمة أن يكون الإخطار بكتاب مضمون تيسيراً للإثبات ودفعا للمنازعات . وإذا تأخر المستأمن فى الإخطار فللمؤمن حق مطالبته بالتعويض عن الضرر الذى يلحقه من جراء التأخير.

وقد كان التقنين البحرى القديم يوجب أن يتم الإخطار خلال ثلاثة أيام من ورود خبر الحادث إلى المستأمن (م ٢١٤). أما التقنين الجديد فقد خلا من ميعاد للإخطار ، فيما عدا حالة التأمين على البضائع واصابتها بتلف إذ أوجب أن يتم الإخطار خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضائع والا افترض انها سلمت سليمة (م ٣٩٦). ولامناص إزاء هذا القصور والنقص من تطبيق حكم المادة ٣٤٨ – التى توجب على المستأمن إخطار المؤمن بزيادة الخطر خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها – فى حالة تحقق الخطر كذلك . وإذا تأخر المستأمن فى الإخطار فللمؤمن حق مطالبته بالتعويض عن الضرر الذى يلحقه من جراء التأخير .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطا يلزم المستأمن بالإخطار خلال زمن وجيز من وقوع الحادث وإلا سقط حقه فى الرجوع على المؤمن. وتنص المادة ٧٥٠ فقرة ٢ مدنى على بطلان الشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين ويتضمن سقوط حق المستأمن بسبب تأخره فى إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو فى تقديم المستندات إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.

---

(١) أنظر ماسبق بند ٦٧٦ .

٦٨٤- (٢) **التخفيف من آثار الحادث**: يلتزم المستأمن بالتخفيف من آثار الحادث فى حالة وقوعه والتهوين على المؤمن تنفيذ التزامه. ويقوم هذا الالتزام على أن المستأمن يكون موجودا عادة فى محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه، فهو أقدر من المؤمن على اتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من آثار الحادث . ووفقا لنص المادة ٣٦٣ يجب على المستأمن عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما فى استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها.

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام فإنه يكون مسئولا عن تعويض الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب ذلك.

ويلاحظ أن للمؤمن بدوره أن يقوم بنفسه بعمليات الإنقاذ وأن يتخذ سائر التدابير الضرورية.

٦٨٥- **المحافظه على حقوق الرجوع على الغير مسئول**: إذا تحقق الخطر ووقع الحادث بخطأ الغير ، التزم المستأمن باتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه قبل الغير المسئول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها (م٣٦٣). فلو فرض أن التأمين كان واردا على بضاعة فإنه يجب على المستأمن أن يحفظ حقه فى الرجوع على الناقل المسئول بتوجيه إخطارات كتابية عن هلاك البضاعة أو تلفها فى المواعيد المقررة .

وإذا أخل المستأمن بهذا الالتزام ، فإنه يكون مسئولا عن تعويض الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب تقصيره . وقد لايكون للرجوع على الغير أدنى فائدة كما فى حالة الناقل الذى يتمتع بإعفاء من المسئولية ، وحينئذ لايحق للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم قيامه بالمحافظة على حق الرجوع لانتفاء الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب ذلك .

ويلاحظ أن التزام المستأمن إنما يقتصر على اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حق المؤمن فى الرجوع على الغير المسئول. ولكن المستأمن لايلتزم بإقامة الدعوى على الغير المسئول، إذ أن هذا من اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المستأمن كافة المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة

الدعوى ومتابعتها ، وإلا لانتفت الغاية الهامة من التأمين وهى توفير المشقات على المستأمن لتحصيل التعويض.

وغنى عن البيان أن للمؤمن نفسه اتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوق الرجوع على الغير دون أن يتضمن ذلك إقراراً منه بالمسئولية .

٦٨٦- (٥) **إثبات الاضرار** : تفرض وثائق التأمين على المستأمن الالتزام بإثبات الهلاك أو التلف اللاحق بالشئ المؤمن عليه بمعرفة مندوب المؤمن أو مندوب اللويدز، فإن لم يوجد فيتعين الالتجاء إلى المحكمة بطلب تعيين خبير لاثبات الحالة. والمقصود بذلك منع الجدال الذى يمكن أن يثار حول حصول الأضرار وسببها وطبيعتها ومقدارها.

وتحدد الوثيق الميعاد الذى يجب أن يتم فيه إثبات الحالة، وتحدد جزاءً لعدم القيام بهذا الالتزام سقوط حق المستأمن فى الرجوع على المؤمن . ولكن ليس للمؤمن أن يطالب بسقوط حق المستأمن إذا كان الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه ثابتا ثبوتا أكيدا عن طريق سلطة رسمية كمصلحة الجمارك.

الفصل الخامس
التزام المؤمن بدفع تعويض التأمين

٦٨٧- يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك مبلغ التأمين . وللمستأمن دعويان للحصول على تعويض التأمين :

١- دعوى الخسارة وهى الطريق العادى للمطالبة بتعويض التأمين . ويجوز للمستأمن أن يستعمل هذه الدعوى فى كل المخاطر أيا كانت أهميتها .

٢- ودعوى الترك وهى طريق استثنائى محض خاص بالقانون البحرى لايجوز للمستأمن استعماله إلا بالنسبة إلى بعض المخاطر المعروفة بالمخاطر الكبرى أو الجسيمة ، وبمقتضاه يحصل المستأمن على مبلغ التأمين كاملاً فى نظير أن يترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن .

وتنص المادة ٣٦٤ على أن « تسوّى الأضرار بطريق التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن فى الأحوال التى يجيز الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة » .

الفرع الأول
دعوى الخسارة

٦٨٨- دعوى الخسارة هى الدعوى التى يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذى لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون فى حدود مبلغ التأمين . وتثير دعوى الخسارة بعض صعوبات تتعلق بتقدير التعويض وكيفية استعمال هذه الدعوى .

المبحث الأول
تقدير التعويض

٦٨٩- **تقدير التعويض فى التأمين على السفينة** : إذا كانت الخسارة نقدية تتمثل فى نفقات أنفقها المستأمن لدرء الضرر أو التخفيف من أثره ، فلا

صعوبة فى الأمر إذ يدفع المؤمن هذه النفقات فى حدود مبلغ التأمين .

وإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً ، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة فى الوثيقة أو التى يحددها أهل الخبرة ، ومن النادر أن يسوى التعويض فى هذه الحالة بطريق الخسارة ، بل الغالب أن يلجأ المستأمن إلى الترك كما سيأتى.

وإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضرورى لجعل السفينة صالحة للملاحة (م ٣٨١) . ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد ، كما إذا استبدل بجزء السفينة القديم جزء آخر جديد ، حتى لايجنى المستأمن ربحاً من التأمين . ويتفاوت مقدار الخصم حسب عمر السفينة ، فإذا كانت قديمة جداً فإنها تفيد كثيراً من الإصلاح ، أما إذا كانت حديثة جداً لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد .

وليس للمستأمن أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها التجارية ، أو عن تعطيل السفينة خلال مدة الإصلاح ، أو عن أى سبب آخر (م ٣٨١) .

وإذا بيعت السفينة دون إصلاحها ، كان التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة فى الوثيقة .

٦٩٠- **تقدير التعويض فى التأمين على البضائع** : لاصعوبة فى الأمر إذا كانت الخسارة نقدية تتمثل فى نفقات دفعها المستأمن لدرء الخطر أو للتخفيف من أثره . ولاصعوبة أيضاً إذا هلكت البضائع هلاكاً كلياً ، إذ أن للمستأمن أن يطالب بقيمة البضاعة فى ميناء التفريغ فى حدود مبلغ التأمين .

أما إذا تلفت البضاعة فحسب فتؤخذ النسبة بين قيمتها سالمة وقيمتها تالفة فى يوم البيع ثم تطبق النسبة على مبلغ التأمين . أى أنه يؤخذ هنا بطريقة التسوية بالحصة كما هو الشأن فى الخسارة المشتركة [١] . ولامحل لاتباع طريقة التسوية بدفع الفرق بين قيمة البضاعة سالمة فى ميناء الوصول وقيمتها تالفة فى نفس الميناء . وفى ذلك تنص المادة ٣٩١ « تقدر الخسائر التى أصابت البضائع

(١) أنظر ماسبق بند ٥٦٦ .

بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد ، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين ».

٦٩١- **المسموحات** : الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذى يلحق الشئ المؤمن عليه كاملا بشرط ألا يجاوز مبلغ التأمين . غير أن القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه قدراً معيناً (٥٪ مثلاً) ويستنزل من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر (م ٣٦٠) . والحكمة من المسموحات الاتفاقية هي تفادى المطالبات قليلة الأهمية من جهة ،وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشئ المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيباً معيناً من الخسارة من جهة أخرى .

المبحث الثاني

استعمال دعوى الخسارة

٢٩٢- يجب على المستأمن ، إذا طالب بتعويض التأمين ، أن يقوم بإثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر اللاحق به . وإذا قام المستأمن بإثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر اللاحق به ، فإنه يفترض أن الضرر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسرى فيهما التأمين ، وللمؤمن نقض هذه القرينة بالإثبات العكسى .

ويجب على المستأمن أن يعلن المؤمن بالحادث المؤمن منه في ظرف ثلاثة أيام من وقت ورود الخبر اليه [1]. ويجب عليه أيضاً أن يعلن المؤمن بالأوراق المثبتة لتعرض الشئ المؤمن عليه للخطر والضرر اللاحق به .ويجوز للمؤمن إقامة الدليل العكسى عليها .

ولم ينص القانون على ميعاد معين للوفاء بالتعويض . بيد أن وثائق التأمين تنص عادة على دفع التعويض خلال ثلاثين يوما من تقديم المستأمن للأوراق المثبتة للضرر .

---

(١) انظر ماسبق بند ٦٨٣ .

٦٩٣- **حلول المؤمن فى دعاوى المستأمن وحقوقه** : إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن فهل يحل بما دفعه من تعويض فى الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن قبل من تسبب بفعله فى الضرر الذى نجمت عنه مسئولية المؤمن ؟

وتعرض المسألة فى حالتين : الأولى ، إذا ضحى بالشئ المؤمن عليه فى سبيل السلامة العامة ، فإن للمستأمن دعوى الاشتراك فى الخسارة المشتركة . والثانية ، إذا هلك الشئ المؤمن عليه أو تلف بخطأ كما فى حالة التصادم بسبب الخطأ وكما فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها بخطأ الناقل ، فإن للمستأمن دعوى المسئولية قبل المتسبب فى التصادم أو قبل الناقل .

ويمتنع على المستأمن أن يجمع بين دعوى الاشتراك فى الخسارة المشتركة أو دعوى المسئولية وبين دعوى التأمين حتى لايحقق ربحاً وإثراء يتنافى مع مبدأ التعويض فى التأمين . بيد أنه من غير المقبول أن يبرأ الغير من المسئولية بسبب قيام الدائن بالتأمين . فمن العدل والحال كذلك أن يفيد المؤمن من دعاوى المستأمن وحقوقه قبل الغير .

ولذلك جرى العرف البحرى من قديم على حلول المؤمن فى الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن قبل الغير . ويأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزى للتأمين البحرى الصادر سنة ١٩٠٦ (م ٧٩) . كما تنص عليه صراحة المادة ٣٧١ من التقنين البحرى المصرى بقولها « يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض الذى دفعه » .

ويجب ألا يؤخذ اصطلاح الحلول بمعناه الحرفى . ذلك أن الحلول لايكون إلا حيث يوفى شخص دين غيره (م ٣٢٦ فقرة (مدنى) ، وواضح أن المؤمن إذ يقوم بالوفاء بتعويض التأمين لم يوف ديناً فى ذمة الغير إنما يوفى دينه الشخصى الذى ترتب فى ذمته بموجب عقد التأمين . وإنما يتعلق الأمر فى الواقع بحوالة حق قانونية من المستأمن إلي المؤمن تماثل الحوالة الاختيارية فى طبيعتها وآثارها وإن كانت معفاة من إجراءاتها .

ومتى حل المؤمن محل المستأمن في حقوقه ، أمكن للغير أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي تكون له قبل المستأمن . ومن ثم يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسئولية الواردة في سند الشحن متى كانت صحيحة جائزة .

٦٩٤- انتفاء حق المؤمن في الرجوع المباشر على الغير المسئول : وأثير التساؤل عما إذا كان للمؤمن ، بجانب الدعوى الناشئة عن حلوله محل المستأمن ، دعوى مباشرة باسمه الخاص على الغير المسئول . فذهب البعض إلى أن للمؤمن هذا الحق استناداً إلى أحكام المسئولية التقصيرية إذ أن هناك خطأ من الغير وضرراً لحق المؤمن بسبب هذا الخطأ [١] . بيد أنه يؤخذ على هذا الرأي أنه ليس ثمة علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر اللاحق بالمؤمن ، وأن قيام المؤمن بتعويض المستأمن ليس نتيجة مباشرة لخطأ الغير بل هو تنفيذ لالتزام تعاقدي تحمله بمقتضى عقد التأمين . ولذلك فإننا نرجح الرأي القائل بحرمان المؤمن من حق الرجوع المباشر على الغير المسئول [٢] .

٦٩٥- عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية : وأثير البحث أيضاً عما إذا كان يجوز للمستأمن الذي حصل على تعويض التأمين أن يرجع مع ذلك على الغير المسئول . والراجح أنه لايقبل من المستأمن أن يجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية وأن يقيم الدعوى على الغير المسئول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحل المؤمن محله قانوناً في الدعاوى التي تكون له قبل الغير المسئول ، إذ أن حصوله على التعويض مرة ثانية يحقق له إثراء وربحاً يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين .

ولو فرض العكس وأن المستأمن رجع على الغير المسئول أولا وحصل منه على تعويض الضرر اللاحق به ، فهل يقبل منه الرجوع على المؤمن بمبلغ التأمين ؟ الواقع أن الضرر وقد زال بقبض التعويض من الغير المسئول ، فلا وجه لمطالبة المؤمن حتى لايجني المستأمن ربحاً من التأمين .

(١) ليون كان ورينو جزء ٦ بند ١٣١٢ ، استئناف مختلط ١٥ فبراير سنة ١٩٢٣ ب ٣٥ - ٢٣٩ .

(٢) ريبير جزء ٣ بند ٢٨٩٦ ، استئناف مختلط ٢١ فبراير ١٩٣٤ ب ٤٦ - ١٧٨ .

٦٩٦- **تقادم الدعوى** : تقضى المادة ٣٧٢ فقرة أولى بتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين بمضى سنتين . وروعى فى تقصير مدة التقادم الرغبة فى إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد التأمين بسرعة خشية ضياع معالم الإثبات .
ويختلف بدء سريان مدة التقادم تبعاً للواقعة المنشئة للدعوى على النحو التالى:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به .

(ب) من تاريخ وقوع الحادث الذى تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق بالسفينة .

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق البضائع . أما إذا كان الحادث لاحقا لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث .

(د) من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة .

(هـ) من تاريخ قيام المستأمن بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام فى الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ .

(و) من التاريخ الذى يقيم فيه الغير الدعوى على المستأمن أو من تاريخ قيام المستأمن بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير .

(ز) وتنقضى بمضى سنتين دعوى استرداد أى مبلغ دفع بغير حق بمقتضى عقد التأمين ، وتبدأ هذه المدة من اليوم الذى يعلم فيه المسترد بحقه فى الاسترداد (م٣٧٢ فقرة ٢) . ومن الواضح أن هذه الدعوى ليست ناشئة عن عقد التأمين ، بل عن دفع غير المستحق (م ١٨٧ مدنى). ولذلك حرص المشرع البحرى على ذكرها فى فقرة مستقلة .

وفى جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى (م ٣٧٢ فقرة ٣)

الفرع الثانى
الترك

٦٩٧- **تعريف** : دعوى الخسارة هى الدعوى العادية التى يلجأ اليها المستأمن للحصول على تعويض الضرر اللاحق به . بيد أن للمستأمن فى الأحوال التى يصاب فيها الشئ المؤمن عليه بمخاطر جسيمة أن يستعمل حق الترك ، وبمقتضاه يطالب المستأمن بدفع مبلغ التأمين بأكمله فى مقابل أن يتخلى عن ملكية الشئ المؤمن عليه للمؤمن .

والترك طريق استثنائى محض لايستعمل إلا فى أحوال المخاطر الجسيمة. على أن المستأمن ليس ملزما بالترك فى هذه الأحوال ، بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة على المؤمن . وله أن يختار بينهما حسبما تقتضيه مصلحته. أما فى غير أحوال المخاطر الجسيمة فليس المستأمن إلا دعوى الخسارة.

والترك نظام خاص بالتأمين البحرى وحده وسبب خاص لنقل الملكية فى القانون البحرى ، فلا ينطبق فى التأمين البرى .

ويرجع الترك إلى العادات البحرية القديمة فى العصور الوسطى . فإذا انقطعت أخبار السفينة تعذر على المستأمن الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامه الدليل على هلاكها . ولذلك جرت العادة على أن يعطى المستأمن التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة ، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكاً خاصاً للمؤمن . ثم جاء القانون الفرنسى سنة ١٦٨١ فأجاز الترك فى حالة انقطاع أخبار السفينة وفى الحالات التى يمكن فيها إقامة الدليل على هلاك الأشياء المؤمن عليها بالأسر أو الغرق وفى حالة الخسارات الجسيمة التى تعتبر فى حكم الهلاك التام. وقد سار التقنين التجارى الفرنسى فالتقنين البحرى المصرى على منوال القانون الفرنسى سالف الذكر .

ولايزال الترك محتفظاً بفائدته فى حالة انقطاع أخبار السفينة والهلاك الحكمى المشبّه بالهلاك الحقيقى ، إذ يحصل المستأمن على مبلغ التأمين بأكمله دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة فى الحالة الأولى ، ومع أن الشئ لم يهلك هلاكاً تاماً فى الحالة الثانية . على أن فائدته الرئيسية هى فى تيسير تسوية

تعويض التأمين بطريقة أسرع من تسويته بطريق الخسارة ، إذ يكفى المستأمن أن يثبت توافر حالة من حالات الترك ويبدى رغبته فى الترك حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل .

وتعرض لنا بصدد الترك مسائل أربع خاصة بحالات الترك ، واستعماله ، ومحله ، وآثاره . وسنعالجها تباعاً فيما يلى .

المبحث الأول

حالات الترك

٦٩٨- الترك طريق استثنائى لايعمل به إلا فى حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة . وقد حددت هذه الحالات المادة ٣٨٣ بحرى بالنسبة للسفينة ، والمادة ٣٩٢ بالنسبة للبضائع . وبعض هذه الحالات هى حالات هلاك حقيقى للشئ المؤمن عليه ، والبعض الآخر هى حالات هلاك حكمى أو مفترض . ويلاحظ أن التعداد القانونى لحالات الترك ليس وارداً على سبيل الإلزام . وذلك فإن وثائق التأمين قد أحلت محله تعداداً اتفاقياً ، بحيث لايجوز التمسك بالتعداد القانونى إلا إذا لم توجد شروط مخالفة ارتضاها المتعاقدان .

١ - حالات ترك السفينة المؤمن عليها

٦٩٩- تنص المادة ٣٨٣ على أنه يجوز للمستأمن ترك السفينة للمؤمن فى الحالات الآتية :

(أ) إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً : وتشمل هذه الحالة غرق السفينة وجنوحها مع كسرها وعدم صلاحيتها نهائياً للملاحة ، وهى من حالات الترك فى التقنين القديم .

(ب) إذا كانت نفقات إصلاح السفينة من التلف أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى الوثيقة ، إذ من غير المعقول القيام بالإصلاح فى هذه الحالة . أما إذا كان مجموع نفقات الإصلاح لايبلغ ثلاثة أرباع قيمة السفينة ، فلا محل للترك .

(ج) إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر من تاريخ ورود آخر خبر عنها ، ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ ورود الخبر الأخير . فإذا لم يرد نبأ عن السفينة مدة ثلاثة أشهر افترض هلاكها ، ومن ثم يجوز للمستأمن أن يترك السفينة ويطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة .

(د) إذا أصيبت السفينة بتلف لايمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك فى المكان الذى توجد فيه السفينة ، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء لإصلاح فيه ممكناً . فإذا إستحال إصلاح التلف الذى أصيبت به السفينة واعادتها إلى الحالة التى كانت عليها قبل الحادث ، اعتبرت السفينة غير صالحة للملاحة ، وجاز الترك . وتعتبر السفينة أيضاً غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح ، ولكن تعذر إجراؤه فى ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه ، بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان ،حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها ، إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح .

(هـ) وإذا كانت أخطار الحرب مؤمناً عليها ، جاز للمستأمن استعمال حقه فى ترك السفينة فى حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بأمر سلطة عامة ، وذلك إذا لم يتمكن المستأمن من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث. وأجيز الترك فى هذه الحالات ، لأن حرمان المستأمن من حيازة السفينة طوال هذه المدة يعد فى حكم الهلاك الكلى.

٢ - حالات ترك البضائع المؤمن عليها

٧٠٠- حالات مشتركة مع السفينة : تنص المادة ٣٩٢ على الحالات التى يجوز فيها ترك البضائع المؤمن عليها . ومن بين هذه الحالات توجد حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهى :

(أ) إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء . فانقطاع أنباء السفينة بعد انقضاء الميعاد القانونى هو أيضاً سبب لترك البضائع ، لأن هلاك السفينة يستتبع

لزاماً هلاك البضائع . وليس ثمة شك عندنا فى جواز ترك البضائع فى حالة فقدها وعدم تسليمها فى المكان المقصود بعد انقضاء الميعاد القانونى ، استقلالا عن الهلاك المفترض للسفينة المستفاد من انقطاع الأخبار .

(ب) إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأى طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المستأمن بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة . على أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لايجيز وحده ترك البضائع المؤمن عليها ، بل يجب على المستأمن أن يخطر المؤمن بحالة عدم الصلاحية ، ويجب على الربان أن يبذل كل جهده فى الحصول على سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود(م ٢١٧) . فإذا تعذر ذلك على الربان ، جاز للمستأمن أن يترك البضائع للمؤمن إذا انقضت ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار . ومبنى حق الترك فى هذه الحالة هو أن حرمان المستأمن من حيازة البضاعة هذه المدة الطويلة يعد فى حكم الهلاك الكلى للبضائع .

(ج) وإذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب ، جاز للمستأمن استعمال حقه فى ترك البضائع فى حالة أسر السفينة أو احتجازها أو تلفها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المستأمن خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث .

٧٠١- **حالات خاصة بالبضائع** : وبالإضافة إلى الحالات المشتركة السابق ذكرها توجد حالتان خاصتان بالبضائع وهما هلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع ، وبيع البضائع أثناء السفر .

(أ) فإذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى وثيقة التأمين على الأقل ، جاز للمستأمن ترك البضائع المؤمن عليها . ذلك أن الهلاك أو التلف الذى يبلغ هذا القدر يعد فى حكم الهلاك الكلى .

(ب) وإذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادى ، جاز للمستأمن أن يترك البضائع التالفة للمؤمن ، لأنه من المستحيل توصيل البضائع إلى الميناء المقصود وهى بحالة التلف هذه .

المبحث الثانى

استعمال حق الترك

٧٠٢- **إعلان الرغبة فى الترك** : دعوى الخسارة هى الطريق العادى للمطالبة بتعويض التأمين . أما الترك فهو طريق استثنائى للمطالبة بالتعويض يكون المستأمن حراً فى استعماله أو عدم استعماله حسبما تمليه مصلحته . ولذلك يجب على المستأمن الذى يرغب فى الترك أن يعلن رغبته فى الترك للمؤمن . وطبقاً للمادة ٣٦٨ يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل بعلم وصول ، ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المستأمن بالحادث الذى يجيز الترك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها فى المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ . والمواعيد المشار اليها سبق بيانها فى حالات الترك .

ويجب على المستأمن عند تبليغ رغبته فى الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التى أجراها على الشئ المؤمن عليه أو التى يعلم بها (م ٣٦٩) ، وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدى فى النهاية إلى حصول المستأمن على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك اثراء ونفعا يفوق الضرر اللاحق به، أو أن مجموعها لايجاوز قيمة الشئ المؤمن عليه، وحتى يعرف المؤمن أيضاً ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين فى حالة غش المستأمن أو بتخفيض التأمين إذا كان تعدد التأمينات من غير غش أو تدليس .

وإذا لم يقم المستأمن بإبلاغ المؤمن بالتأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة الترك ، وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات . وقد ورد النص على هذا الجزاء فى المادة ٢١٧ بحرى قديم ، ولامانع من الأخذ به فى ظل التقنين الجديد رغم عدم النص عليه .

وإذا قدّم المستأمن بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن ، جاز الحكم بسقوط حقه فى التأمين كله أو بعضه (م ٣٧٠) .

٧٠٣- **بطلان الترك الشرطى** : لايجوز أن يكون الترك معلقاً على شرط (م ٣٦٧) . فلا يجوز للمستأمن أن يشترط فى الترك لانقطاع الأخبار فسخ الترك إذا رجعت السفينة سالمة إلي ميناء آمن . وتعليق الترك على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فقط ، بل إن الترك ذاته يكون باطلاً . ولايجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للترك على شرط . والحكمة من تقرير بطلان الترك الشرطى هى أن الشروط التى يوردها المستأمن أو المؤمن على إعلان الرغبة فى الترك أو قبوله قد تكون مثاراً لمنازعات عديدة ، وهى على أية حال قد تؤدى إلى تأخير التسوية السريعة والنهائية للحادث ، وهو ما يتنافى مع الغاية من الترك .

٧٠٤- **دعوى الترك – تقادم الدعوى** : لابد من قبول المؤمن للترك حتى يصبح نهائياً وينتج أثره . وإذا رفض المؤمن الترك ، لم يكن أمام المستأمن إلا رفع الدعوى على المؤمن بصحة الترك والوفاء بالتعويض . ويجب على المستأمن فى هذه الدعوى إثبات توافر إحدى حالات الترك المذكورة فى المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ .

وتتقادم دعوى الترك بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث ، وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى الترك تسرى المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة (م ٣٧٢ فقرة ١ - د) .

المبحث الثالث

محل الترك

٧٠٥- **الترك غيرقابل للتجزئة** : لايجوز أن يكون الترك جزئياً (م٣٦٧) . بمعنى أن المستأمن يجب عليه أن يترك الأشياء المؤمن عليها بأكملها . فلا يجوز له أن يترك جزءاً من الأشياء المؤمن عليها ، ويستعمل فى نفس الوقت دعوى الخسارة فيما يتعلق بالباقى .

٧٠٦- **نطاق الترك** : لايشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التى كانت محلا للتأمين . فإذا قام المستأمن بالتأمين على جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء من السفينة أو جزء من قيمة البضائع) ، فلا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط . ولايشمل الترك أيضاً إلا الأشياء المؤمن عليها التى كانت

مستهدفه للخطر وقت الحادث . فلو فرض أن ربع البضائع المؤمن عليها أفرغ خلال الطريق ، ثم هلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بغرق ، فإن المستأمن لايلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث . ولكن المؤمن من جهته لايلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلابعد استنزال قيمة البضائع التى لم تكن مستهدفة للخطر ، حتى لايثرى المستأمن من جراء التأمين .

ويشمل الترك ملحقات الشئ المؤمن عليه ، وكذلك الحقوق والدعاوى التى تكون للمستأمن بسبب الشئ المؤمن عليه . وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها . كما أن ترك البضاعة يجب أن يشمل الجزء الذى تسلمه المستأمن من ثمن بيعها ، مالم يتضمن البيع تنازلا من المستأمن عن استعمال حق الترك . وبالمثل يجب على المستأمن أن يترك جميع الحقوق التى تكون له بسبب الشئ المؤمن عليه ، كالحقوق التى تكون للمستأمن تجاه الغير المسئول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة ، والحقوق المترتبة لمالك السفينة أو لمالك البضاعة تجاه المشتركين فى الخسارة المشتركة .

المبحث الرابع

آثار الترك

٧٠٧- **عدم جواز الرجوع فى الترك** : إذا أعلن الترك للمؤمن وقبل أو حكم بصحته أصبح نهائيا لايجوز الرجوع فيه (م ٣٦٧) . فلايجوز للمستأمن الرجوع عن الترك والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضاء المؤمن. كما لايجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبالغ التأمين محتجا برجوع السفينة أو البضائع بعد الترك لانقطاع الأخبار . بيد أنه يجوز الرجوع فى الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك .

٧٠٨- **الوفاء بالتعويض** : إذا قام المستأمن بالترك ، ثبت له الحق فى الحصول على مبلغ التأمين بأكمله . على أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين معلق على قيام المستأمن بالالتزام المفروض عليه بمقتضى المادة ٣٦٩ وهو إبلاغ

المؤمن بجميع التأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه ، وإلاجاز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات [١] .

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن طلب فسخ الترك إذا لم يدفع المؤمن التعويض المستحق . فذهب رأى إلى إنكار حق الفسخ على المستأمن بحجة أن الترك نهائي لارجعه فيه [٢] ، على أن هذا الحل غير مقبول لدينا ، إذ أن نهائية الترك تعنى فقط عدم جواز رجوع المستأمن فى الترك ، ولكنها لاتحول دون الفسخ القضائي المؤسس على عدم التنفيذ [٣] .

٧٠٩- **انتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن** : إذا أعلن الترك أو حكم بصحته ، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً للمؤمن . ووفقاً للمادة ٣٦٧ « يترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن » .وهذا الأثر نتيجة منطقية لطابع التعويض فى عقد التأمين . إذ أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه ، فلا يصح له أن يحتفظ فى نفس الوقت بالشئ المؤمن عليه ، وإلا لحقق إثراء من جراء التأمين .

ويحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمستأمن من يوم إعلان المستأمن رغبته فى الترك إلى المؤمن (م ٣٦٧) . لامن تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر . وذلك لأن للمستأمن عند تحقق الخطر الخيار بين دعوى الخسارة وهى الإجراء الطبيعى المعتاد ، وبين دعوى الترك وهى طريق استثنائى محض . ومن ثم يجب على المستأمن أن يعلن عن رغبته فى الترك للمؤمن حتى تتضح إرادته صريحة فى اتباع هذا الطريق الاستثنائى ، وتبعاً يجب ألا تصعد آثار الترك إلى أبعد من هذا التاريخ .

على أن هناك رأياً آخر يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت وقوع الكارثة أى من وقت تحقق الخطر الذى يجيز الترك . ويعبر عن هذا الرأى بالأثر الرجعى للترك . وسند هذا الرأى أنه ابتداء من وقت تحقق الخطر يثبت للمستأمن الحق فى الحصول على التعويض الكامل بشرط

(١) أنظر ماسبق بند ٧٠٢ .

(٢) ليون كان ورينو ج ٦ رقم ١٣٩١ .

(٣) أنظر في هذا الرأي : ريبير ج٣ رقم ٢٨٣٩ .

الترك . فإذا قام بالترك يعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مالكاً للشئ المؤمن عليه من وقت تحقق الخطر . بيد أن هذا الرأى منتقد . وفى نظرنا أن الترك يجب أن لاينتج أثره إلا من تاريخ إعلان المستأمن رغبته فى الترك إلى المؤمن كما تقدم . وهو الحكم الذى يأخذ به التقنين البحرى الجديد .

وإذا كان انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها يحدث أثره من يوم إعلان الرغبة فى الترك ، فإن ذلك لايكون إلا فى العلاقة بين المؤمن والمستأمن . أما بالنسبة إلى الغير فلا بد لنقل الملكية من استيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها فى حق الغير ، كالقيد فى سجل السفن بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت ، وحيازة البضاعة المتروكة بواسطة سند الشحن لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، وإجراءات حوالة الحق بالنسبة للحقوق التى تكون للمستأمن على الشئ المؤمن عليه .

٧١٠- **رفض المؤمن لملكية الأشياء المؤمن عليها** : على أن انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن قد يتضمن خطراً كبيراً على المؤمن . فلو فرضنا أن الترك ورد على حطام تسيرّه الرياح والتيارات بعد أن هجره الربان والطاقم ، فمن المحتمل كثيراً أن يصدم هذا الحطام سفينة ويلحق بها ضرراً يسأل عنه المؤمن بوصفه حارساً لأشياء تتطلب حراستها عناية خاصة (م ١٧٨ مدنى) ، وقد يتحمل المؤمن الالتزام بانتشال الحطام متى صار عائقاً للملاحة . ولذلك جرى بعض المؤمنين على تضمين الوثيقة شرطاً صريحاً يجيز لهم رفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليهم . وقد أجازت المادة ٣٦٧ هذا الشرط بقولها « ويجوز للمؤمن أن يرفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها ، وذلك دون إخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله » . وهذا الشرط يؤدى إلى تغيير جوهرى فى نظام الترك الذى يتميز بانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن .

***

(تم بعون الله)

بيان أهم الرموز

الرمز	المعنى
مجموعة أحكام النقض ٨ – ٨٦٣	مجموعة الأحكام الصادرة من الدائرة المدنية لمحكمة النقض السنة الثامنة الصفحة رقم ٨٦٣ .
ب ٣١ – ١٠٣	مجلة التشريع والقضاء المختلط Bulletin de législation et de jurisprudence égyptiennes السنة الحادية والثلاثون الصفحة ١٠٣ .
جازيت ٦ – ٢٦	جازيتة المحاكم المختلطة Gazette des tribunaux mixtes وترتيب الأرقام كالسابق .
D.M.F.	مجلة القانون البحرى الفرنسى التى Droit Maritime Français ظهرت سنة ١٩٤٩
دور	مجلة القانون البحري المقارن Revue de droit maritime comparé التي أساسها دور Dor
ملحق دور	مجلة القانون البحري الفرنسي Droit Maritime Français التي أسسها دور سنة ١٩٢٣ ملحقاً لمجلة القانون البحري المقارن وصحيفة البحرية التجارية .
المجلة الدولية	المجلة الدولية للقانون البحرى Revue internationale de droit maritime .

للمؤلف
باللغة العربية

١ - أصول القانون البحرى (جزءان) ، سنة ١٩٥٢ .

٢ - القانون التجاري ، الجزء الأول في الأعمال التجارية والتجار والشركات التجارية والملكية التجارية والصناعية ، ١٩٥٦ .

٣ - أصول الأفلاس ، ١٩٥٧ .

٤ - الأوراق التجارية ، ١٩٥٨ .

٥ - الوجيز في القانون البحري ، الطبعة الأخيرة ، ١٩٨٩ .

٦ - الوجيز في القانون التجاري ، الجزء الأول ، الطبعة الأخيرة ، ١٩٨٨ .

٧ - الوجيز في القانون التجاري ، الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ١٩٧١ والطبعة الأخيرة ١٩٩١ .

٨ - القانون البحري اللبناني ، بيروت ١٩٦٨ و ١٩٧٥ و ١٩٨٠ و ١٩٩١ و ١٩٩٣ .

٩ - الأوراق التجارية والإفلاس في القانون اللبناني ، بيروت ١٩٦٨ و ١٩٧٥ و ١٩٨٨ و ١٩٩٣ .

١٠ - القانون التجاري اللبناني ، بيروت ١٩٦٩ و ١٩٧٥ و ١٩٨٠ و ١٩٩١ و ١٩٩٤ .

١١ - العقود التجارية وعمليات البنوك في القانون اللبناني ، بيروت ١٩٩٢ .

١٢ - دراسات في التأمين البحري (الضمان البحرى) ، بيروت ١٩٩٢.

١٣ - شركات الأموال وفقاً لأحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ ، سنة ١٩٨٢ .

١٤ - التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢ . بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد الثامن ، سنة ١٩٥٢ ، ص٦٧ - ٨٦ .

١٥ - طبيعة الميعاد السنوي المقرر لرفع دعوى المسئولية الناشئة عن عقد النقل البحرى . تعليق على حكم منشور بمجلة التشريع والقضاء ، السنة الخامسة ، العدد ١٩ (١٥ أكتوبر سنة ١٩٥٢) ، ص٢١٢ .

١٦ - التوحيد الدولي للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ . بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ١٤ ، سنة ١٩٥٨ ، ص٨٠ - ١٠٤ .

١٧ - المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ . بحث في مجلة الحقوق، سنة ١٩٦١ - ١٩٦٢ ، ص١٤٥ .

١٨ - جريمة توزيع الأرباح الصورية في شركة المساهمة ، بحث منشور فى مجلة إدارة قضايا الحكومة ، السنة السابعة ، العدد الأول ، ص٧٢ .

١٩ - الشركة المحدودة المسئولية في القانون اللبناني ، بحث منشور فى مجلة المحامي ، بيروت ، سنة ١٩٦٩ .

٢٠ - نظرية الأفلاس الفعلي ، بحث منشور في مجلة المحامى ، بيروت ، سنة ١٩٧٠ .

٢١ - الحماية القانونية لبراءات الاختراع في البلاد العربية ، بحث مقدم إلى الحلقة الدراسية الرابعة للقانون بالخرطوم ، (٤ - ٩ مارس ١٩٧٢) .

٢٢ - الجوانب القانونية لمشروع اتفاقية النقل المشترك الدولي ، نشرة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، العدد ٢ مارس ١٩٧٢

٢٣ - دور الدراسات القانونية في توحيد القوانين في البلاد العربية ، بحث مقدم للندوة الأولي لعمداء كليات الحقوق المنعقدة بجامعة بيروت العربية (٢٤ - ٣٠ ابريل ١٩٧٢) .

٢٤ - الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول لتلوث البيئة ، جامعة الاسكندرية ، (٨ - ١٠ مايو ١٩٧٢) .

٢٥ - مجالات التوحيد بين القوانين العربية ، بحث مقدم للندوة الثانية لعمداء كليات الحقوق والقانون بالجامعات العربية المنعقدة بجامعة بغداد (٢٤ - ٣٠ مارس ١٩٧٤) .

٢٦ - التطورات الحديثة في القانون البحري الخاص ، بيروت ١٩٧٥ .

٢٧ - بعض الجوانب القانونية في نقل البضائع الصب الجاف في مصر، بحث مقدم لندوة نقل البضائع الصب الجاف في مصر - حاضره ومستقبله التى عقدت بالاسكندرية خلال الفترة من ٢٨ إلي ٣٠ أكتوبر ١٩٨١ .

٢٨ - أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية في مصر ، المجلة البحرية المصرية ، العدد الرابع ، يوليو ١٩٨٧ - يناير ويوليو ١٩٨٨ ، ص ٤ - ١٤ .

٢٩ - متطلبات الحماية القانونية للبيئة البحرية في لبنان ، محاضرة في الموسم الثقافى لجامعة بيروت العربية بتاريخ ١٩٩٢/٥/٢٣ .

باللغة الفرنسية

30 - Etude analytique et critique de la faillite virtuelle en droit égyptien et en droit français . Tèse pour le doctorat présentée et soutenue le ler juillet 1948 à la Faculté de Droit de Paris. Im, Université d'Alexandrie. 1957 .

31 - Le régime des petites faillites et la nécessité de son introduction en Egypte, Revue Al Houquoq. 5e ann. No. 1 et 2 Janvier - Juin 1950. p. 45 - 54 .

32 - La saisie conservatoire des navires en Egypte et la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour L'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer, Bulletin de législation et de jurisprudence égyptiennes, 1953, p.5 et 57.

33 - L'individualisation de la marchandise dans le connaissement, Gazette Fiscale, Commerciale et Industrielle, vol. 3 No. 27 - 28 Novmbre - Décembre 1952. p. 269 .

34 - Le problème des lettres de garantie dans le transport maritime, Revue Al Houquoq, tome VIII (1958 - 1959), p. 33 - 49 .

باللغة الانجليزية

35 - The role of the Humanities in the African Univesity tomorrow, Research presented to the 3 rd General Conference of the Association of African Unversities. University of Abidjan. (April 9 - 14, 1973) .

36 - The legal protection of marine environment against pollution. Research presented to Conference on " The role of regional universities in the service of the community ", Alexandria University (May 3 - 8, 1980) .

فهـــــرس

الباب الأول
السفينة

صفحة

صفحة

الباب الثاني
أشخاص الملاحة البحرية

صفحة

الباب الثالث
ايجار السفينة والنقل البحرى

صفحة

صفحة

الباب الرابع
الحوادث البحرية

صفحة

الباب الخامس
التأمين البحرى

صفحة